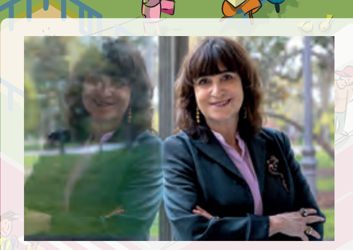
TRÁFICO Y

Seguridad Vial

https://revista.dgt.es


AÑO XXXVIII | JUNIO 2022 | Nº 262



Rosa Montero: "Solo uso mi coche en viajes largos"

Estrategia 2030: España, referente en movilidad segura

Cómo conducir ahorrando combustible

Cursos de Recuperación: una segunda oportunidad

ESPECIAL VERANO



BALANCE DE 1 AÑO DE IMPLANTACIÓN DEL LÍMITE 30 DE VELOCIDAD

Ciudades más seguras Ciudades más humanas

LA LOCURA

LAS IMÁGENES DE ESTAS "LOCURAS" ESTÁN TOMADAS CON DRONES, QUE DE MOMENTO SOLO PARTICIPAN EN LABORES DE APOYO A LA VIGILANCIA. POR TANTO, LA MULTA QUE FIGURA EN EL TEXTO ES LA QUE LE CORRESPONDERÍA SI LA INFRACCIÓN HUBIESE SIDO CAPTADA POR UN HELICÓPTERO O POR UN AGENTE DE LA GUARDIA CIVIL.

1
QUIEN MAL ANDA...

Varios vehículos están circulando por una glorieta. Uno de ellos, de color blanco, comienza a abandonar la vía circular desde el carril exterior, mientras que otro turismo, también de color blanco, pretende hacer lo mismo pero desde el carril interior. Se trata de una mala costumbre, antirreglamentaria y muy extendida, que puede dar lugar a accidentes, frenazos, heridos y, como mínimo, sustos.



2
...SE CONFORMA...

El segundo turismo blanco continúa circulando a caballo entre dos carriles, sin duda tratando de adelantar al que le precede, pero sin la suficiente velocidad como para realizar la maniobra en este tramo de dos carriles que se van estrechando hasta convertirse en uno solo. Quizás por ello, se conforma y se pone a circular tras dicho vehículo.



3
... O NO...

Pues parece que pronto se arrepiente de haberse quedado detrás del turismo blanco. Y aunque se observa claramente la línea continua que prohíbe el adelantamiento –en esta oportunidad, la carretera conserva la pintura en muy buen estado–, el conductor ignora la señal que lo advierte e inicia la maniobra prohibida.



4
...MAL ACABA

Por suerte, este infractor termina la maniobra sin que aparezca nadie en el sentido contrario y sin llevarse ningún susto. Siempre hay que recordar que las señales advierten de algún peligro y que éste existe, aunque nosotros no lo apreciemos. Puede ser una curva, un cambio de rasante o una simple incorporación.

MULTA DE 200 € | **PÉRDIDA DE 4 PUNTOS**

LÍMITE 100; VELOCIDAD, 200 KM/H

La Unidad de Medios Aéreos nos confirma que esta moto marchaba en un tramo que, aunque tenía dos carriles en cada sentido de circulación, estaba señalizada con una limitación de velocidad de 100 km/h. La medición media era de 205 km/h, aunque algún pico daba 210 km/h. ¡No es extraño –ver el vídeo en nuestra web– que se echara encima de más de un turismo que circulaba por el carril izquierdo adelantando a otro vehículo!

Y, al margen de las consecuencias legales –posible delito– y económicas –multa monetaria–, ¿habrá pensado este conductor en las terribles consecuencias físicas de una caída o un choque en su cuerpo o en el del copiloto que le acompaña?

A 191 km/ sería como tirarse desde lo alto de la Torre Agbar de Barcelona (144 metros) y a 217, como hacerlo desde el Hotel Bali, de Benidorm (186 metros). ¿Alguien en su sano juicio lo haría?

https://revista.dgt.es/es/multimedia/infografia/2015/0706-Como-caer-desde.shtml

MULTA DE 600 € | **PÉRDIDA DE 6 PUNTOS** | **DELITO: PRISIÓN DE 6 A 12 MESES**



Directora:
MERCEDES LÓPEZ *(mlopez@dgt.es)*

Redactor-jefe:
Juan M. Menéndez *(jmmenendez@dgt.es)*
Maquetación: NODOS
Redactores:
Iñaki Moreno *(jimoreno@dgt.es)* y Carlos Nicolás *(cnicolas@dgt.es)*
Fotografía:
Alberto Espada (colaborador)
Secretaria de redacción:
Mar Redondo *(mmredondo@dgt.es)*
Colaboran en este número:
Fede Asensio, Alicia Delgado, Andrés Más y Pilar Ortega.
Secciones: Vehículos al Día: Fede Asensio. *El Observatorio*: Francisco J. González. *Educación*: María Cruz García. *Salud Vial:* Elena Valdés.
Infografía: Dlirios.
Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 44. 28027 Madrid.
Tfno. directo: 91 714 31 87.
https://revista.dgt.es

Impresión y distribución: Editorial MIC.

SUSCRIPCIONES
Secretaría de Redacción: Mar Redondo.
Tel.: 91 714 31 87.
Correo electrónico: mmredondo@dgt.es

N.I.P.O.: 128-15-003-5. **ISSN:** 1886-3566.

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:
https://cpage.mpr.gob.es/

Edita:





DGT Dirección General de Tráfico

Un año de Ciudades 30

La celebración del primer aniversario de la puesta en marcha de los 30 km/h para las calles de un único carril de circulación ofrece una buena oportunidad para mirar atrás y ver el camino recorrido.

En 2019 los fallecidos en nuestras ciudades habían aumentado en un 6% (mientras que en las carreteras disminuían en el mismo porcentaje). 277 personas habían perdido la vida por atropello en el ámbito urbano. El 82% eran usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas).

Había que actuar. La DGT recupera el proyecto de los 30 km/h. Las razones eran evidentes. La probabilidad de fallecer por atropello a 50 km/h es del 90% y a 30 km/h es del 10%, y la distancia de frenado se reduce a la mitad. La implantación de los 30 km/h en las calles de un único carril de circulación por sentido se aprobó por Real Decreto de 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación en materia de medidas urbanas. Entró en vigor a los 6 meses de su publicación, para dar tiempo a los Ayuntamientos a adecuar su implementación y su señalización.

Aunque un año es poco tiempo para hacer un balance para una medida pensada para el medio y largo plazo, podemos afirmar que las velocidades medias de circulación en nuestras ciudades han bajado. Y para ser rigurosos el balance de la siniestralidad se ha realizado del período comprendido entre mayo (fecha en la que entró en vigor la nueva normativa de los 30 km/h) y diciembre de 2021. En estos 8 meses se produjeron 222 siniestros mortales urbanos, en los que fallecieron 227 personas, lo que supone un descenso del 14%. Las víctimas vulnerables se redujeron un 17%, y un 22% las personas mayores de 64 años.

Es verdad que la medida nace por razones de seguridad vial, pero además nos ha de permitir reducir el tráfico, el ruido, la contaminación y aportar una mejor calidad de vida. No es una medida puntual y aislada, sino que detrás hay todo un proyecto de movilidad urbana. Es un paso adelante para hacer de nuestro país un referente en movilidad urbana. Y destacar que es una medida que pidieron los Ayuntamientos, la han gestionado los Ayuntamientos y su resultado corresponde a los Ayuntamientos. La DGT solo ha sido un compañero de viaje necesario.

Los navegantes dicen que el viento solo sopla a favor de los que saben a dónde van y en seguridad vial, los datos marcan el camino.



14 **30: Un año de resultados**
El 11 de mayo se cumplió un año de la implantación del 30 como límite de velocidad en vías urbanas. Y con buenos resultados.



23 **La segunda oportunidad**
Los cursos de recuperación de puntos son una segunda oportunidad para los conductores que perdieron todos o una parte.



31 **Informe sobre sillitas**
Útimo informe sobre su seguridad. Analiza 32 nuevos modelos y de cuatro se desaconseja su compra. Conozca todos los resultados.



40 **Renting: algo más que comprar un coche**
Al comprar un coche mediante renting, se compra un paquete de servicios que van desde el mantenimiento hasta casi el infinito.

sumario | nº 262



SUPLEMENTO ESPECIAL
Un verano compartido

02 LA LOCURA
03 EDITORIAL: Un año de ciudades 30
06 NOTICIAS BREVES
08 NOTICIAS INTERNACIONALES
10 CONDUCIR MEJOR: Por carriles trenzados
12 EL TEST
14 EN PORTADA: 30, límite para ciudades más seguras
20 Cuando el peligro está en el ámbar
23 Cursos de recuperación de puntos: segunda oportunidad
26 Claves de la Estrategia de Seguridad Vial 2030
31 SRI bajo la lupa
34 El móvil, fuente de distracción
38 Carril-bus: solución y problema
40 Renting: más que comprar coche
44 Los permisos de los menores
46 ENTREVISTA: Rosa Montero, periodista y escritora
49 TRÁFICO DEL MOTOR: Ahorrar conduciendo
52 BANCO DE PRUEBAS

El póster que ilustra nuestra portada ha sido realizado por la Unidad de Intervención Educativa de la Subdirección de Formación y Educación Vial de la DGT. Para obtener este y otros materiales, contacte con los Coordinadores de Educación Vial en su jefatura provincial de Tráfico.



26 **Estrategia Seguridad Vial 2030**
Le explicamos sus claves. El objetivo final es reducir los fallecidos y los heridos graves a la mitad.



46 **Rosa Montero, periodista y escritora**
Gran defensora del transporte público y de la peatonalización de las ciudades, solo utiliza su coche para los viajes largos.





54 NOTICIAS DEL MOTOR

56 VEHÍCULOS AL DÍA: Las diferencias en los combustibles

58 EL OBSERVATORIO: Perspectiva de género en los accidentes

60 SALUD VIAL: Por qué las enfermedades impiden conducir

62 EL CONTRAPUNTO: Cómo divulgar el 30

64 CARTAS

66 Todos los trámites y cómo pueden hacerse

67 EL TRÁMITE: Y si el titular fallece…



MI CARRIL

Fin de trayecto

Aunque me cueste creerlo han pasado más de 32 años desde que un 2 de enero de 1990 llegué a la DGT para incorporarme a la redacción de la revista –entonces– “Tráfico”. Los últimos 5 he sido su directora. Hoy ha llegado el momento de jubilarme y, al igual que entonces, la sensación de vértigo me invade. Atrás quedan muchas experiencias, muchas alegrías y también muchos disgustos y, sobre todo, mucho, mucho trabajo. No quiero parecer ‘la abuelita Paz’ contando batallitas, pero aún sigo recordando la primera vez que presencié un crash-test –una simulación a ‘solo’ 50 km/h–, y el ruido atroz que se produjo. También cuando me demostraron, en otra colisión simulada, cómo protegen los SRI a los menores. ¡Y qué decirles de mis encuentros con víctimas de siniestros de tráfico, o con padres o madres que habían perdido a una hija o a un hijo, o mis visitas al Hospital de Parapléjicos de Toledo… sus rostros y sus testimonios permanecerán para siempre en mi memoria!

Tengo que dar las gracias a todos los compañeros de la DGT: la revista es un fiel reflejo de su trabajo. Gracias a Gregorio Serrano que confió en mí como directora, y a Pere Navarro por mantenerme y por su apoyo y reconocimiento al trabajo que se realiza en la revista. Gracias muy especiales a mis compañeros de redacción –encabezados por Jesús Soria–, a los actuales y a los pasados, de todos he aprendido. Y gracias, por supuesto, a nuestros lectores, sin ellos la revista no tendría sentido. Les aseguro que trabajar en la DGT crea adicción –es como un tatuaje que no puedes quitarte nunca–, y también que “Tráfico y Seguridad Vial” seguirá siendo mi lectura de cabecera. ¡Hasta siempre! ¡Ha sido un verdadero placer!

• Mercedes **López** (mlopez@dgt.es)
Directora

La educación vial llega al currículo educativo

A partir del próximo curso la seguridad vial tendrá presencia en los contenidos académicos de Primaria, Secundaria y Bachillerato. Así se recoge en los reales decretos recientemente aprobados que incluyen el nuevo currículo de estos niveles dentro del desarrollo de la Ley Orgánica de Educación (Lomloe). En ellos se establecen los contenidos mínimos de Educación Vial que las autonomías tendrán que desarrollar. El director general de Tráfico, Pere Navarro, ha afirmado que *"después de 30 años intentando introducir la seguridad vial en el currículo escolar, por fin se ha conseguido"*. Destaca que todos los estudiantes saldrán preparados para desplazarse a pie, en patinete y bicicleta. Y explica que desde la DGT *"teníamos la impresión de que en formación y educación había recorrido de mejora"* y esta iniciativa emprende ese camino. A falta de que a nivel autonómico se especifiquen los contenidos, se plantea que la formación se desarrolle en Primaria desde Educación Física; en Secundaria se añadirían Física y Química, Biología y Geología, Geografía e Historia, Tecnología y Educación en Valores; y en Bachillerato, en esas mismas áreas en cada una de las modalidades del nivel.

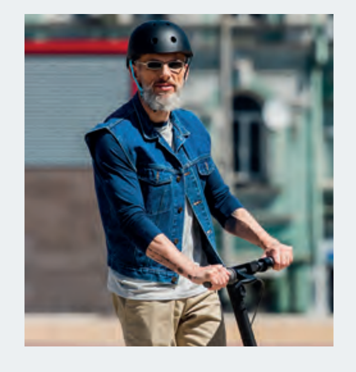
Cambios en el trámite de baja del vehículo

La Sede Electrónica de la DGT recoge modificaciones en el proceso de baja temporal de los vehículos. Así, se establece un plazo máximo de un año de baja temporal, periodo en el que el vehículo no podrá circular pero tampoco pagará el impuesto municipal. Se podrá prorrogar cada año solicitándolo dos meses antes de que finalice la baja. Si no, automáticamente será dado de alta. También hay novedades en la baja definitiva por traslado a otro país: si no pertenece a la Unión Europea y tiene más de cuatro años de antigüedad desde la primera matriculación deberá tener la inspección técnica (ITV) en vigor.

Alergias: riesgo añadido al volante

La Sociedad Española de Alergología e Inmunología Clínica (SEAIC) alerta a los más de ocho millones de alérgicos al polen de las precauciones que deben tomar al conducir. Pone como ejemplo que una secuencia de estornudos de 5 segundos y el lagrimeo consiguiente conduciendo a 90 km/h implica dejar de prestar atención a la carretera durante más de 125 metros. Los especialistas estiman que la alergia conlleva un riesgo de sufrir un accidente un 30% superior. Otro elemento a considerar es la influencia de los fármacos. Los antihistamínicos pueden provocar somnolencia y afectar a la concentración.





Cascos inteligentes para patinetes y bicicletas

La 'startup' madrileña Livall Europe ha ganado la VIII edición del Premio Emprendedores y Seguridad Vial de la Fundación Línea Directa con una propuesta dirigida a conductores de VMP. Se trata de un casco inteligente con iluminación LED que incluye indicadores de cambio de dirección controlables desde el manillar. Poseen altavoces incrustados en el chasis, micrófono antiviento y bluetooth y, en caso de accidente, sus sensores detectan la caída y tras un periodo de inmovilidad de 90 segundos mandan un mensaje a los contactos de emergencia con la geolocalización del accidentado.

Barcelona

Cómo perciben el riesgo los motoristas

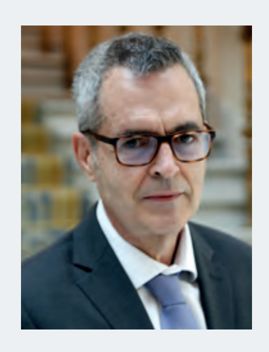
El RACC ha observado el comportamiento de 13.000 motoristas de Barcelona y les ha hecho 600 encuestas. El 74% de las observaciones muestran conductas correctas y el 26%, actitudes de riesgo. Un 47% de los encuestados cree peligroso circular en moto y el 53% considera poco seguros los giros en cruces con carriles bici de doble sentido. El parque de motos y ciclomotores en Barcelona supone el 33% del total de vehículos, muy por encima de la media catalana (20%) y la española (15%). Esto incide en su siniestralidad: entre 2010 y 2020 más de la mitad de las víctimas mortales fueron motoristas.

Víctimas

Premiado un emotivo vídeo de P(A)T

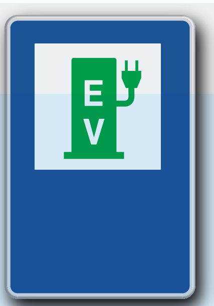
La asociación de víctimas P(A)T (Prevención de Accidentes de Tráfico) ha sido premiada por su corto "Noticias inesperadas" en el Festival de Cine de Seguridad Vial #GlobalRoadSafetyFilmFestival. La película galardonada muestra las emociones de víctimas de siniestros de tráfico al recibir la noticia de la muerte de su ser querido. Incluye testimonios de familiares que acudieron al estudio sin conocer de antemano la pregunta que se les iba a hacer. Sus reacciones conmueven por su espontaneidad y sinceridad.

Luis del Río, relevo en la Fiscalía de Seguridad Vial



Luis del Río Montesdeoca es el nuevo Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial en sustitución del recién jubilado Bartolomé Vargas, que llevaba en el cargo desde 2006. Del Río era desde 2019 Fiscal Superior de Canarias, tras haber sido su Teniente durante 10 años. Su carrera en la Fiscalía arrancó en 1994 y ha ocupado las delegaciones de Siniestralidad Laboral y Anticorrupción. Del Río es profesor asociado de Derecho Penal y experto en delitos por imprudencia, materia sobre la que versó tanto su tesis doctoral como gran parte de su extensa producción jurídica.









Las tres señales y el pictograma para vehículos eléctricos.

Puntos de recarga: nueva señalización

El catálogo de señales de circulación se actualiza con referencias a un elemento cada vez más presente en nuestras vías: los vehículos electrificados. La DGT y los ministerios del Interior y de Transportes y Transición Ecológica han presentado una nueva señal de puntos de recarga en carreteras y vías urbanas, con tres variantes en función de si la estación ofrece solo recarga eléctrica o, además, carburantes convencionales y gas licuado de petróleo. También se ha presentado el pictograma de vehículo eléctrico para cuando sea necesario indicar que el alcance de la señalización se refiere a este tipo de vehículos. La instrucción entró en vigor a principios de abril aunque su aplicación será progresiva a medida que las señales sean renovadas.

Disminuye el precio medio del kilometraje

Emburse Captio, compañía de software para la gestión de datos empresariales, ha presentado la nueva edición de su informe de kilometraje. De él se desprende que el pago por los desplazamientos laborales bajó en 2021 a 0,20 € de media desde los 0,28 del anterior estudio. Las medidas restrictivas por la pandemia de Covid-19 se presentan como primera razón que explicaría este cambio, ejemplificado en la comparación con otro dato relevante: bajan los kilómetros recorridos por los empleados en sus desplazamientos, pero al tiempo los gastos relacionados con el teletrabajo se han multiplicado por diez.



El cambio a la silla "de mayores"



María Arenzana, miembro de la comunidad online "Criar con sentido común", es la autora de "La silla de Irene", un cuento sobre seguridad vial infantil con ilustraciones de la artista online @mamadibuja y con la colaboración de Jesús Rodríguez, agente de la Guardia Civil y experto en seguridad vial infantil. En el libro, Irene, a sus 6 años, va a elegir su primera silla de niña mayor para el coche. La historia propone maneras accesibles para los niños de entender la necesidad de este cambio y aboga por no hacerlo de forma brusca. Y es que, como Irene, muchos niños y niñas al crecer pueden sentirse desconcertados al afrontar esta nueva situación.

Jornada en Las Palmas

Guaguas más seguras

"La forma más segura de viajar es la guagua", al menos desde el punto de vista estadístico, aseguró Pere Navarro, director general de Tráfico en la jornada "Hablemos de Movilidad Segura y Sostenible", organizada en abril por Guaguas Municipales y el periódico La Provincia, en Las Palmas de Gran Canaria. Además, hizo hincapié en que el transporte público es *"elemento vertebrador y organizador"* del territorio. Según Gemma Tor –directora comercial de Guaguas Municipales–, sus *"niveles de accidentalidad se pueden considerar bajos"*. De hecho, con más de 11 millones de kilómetros al año, tienen un índice de frecuencia de siniestralidad del 2,77%, *"estable en los últimos ejercicios, siempre por debajo del 3%"*.



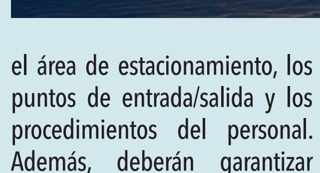
Fe de erratas

Infracciones que restan puntos

El reportaje de portada del número 261 "La Ley de Tráfico y Seguridad Vial se actualiza" incluía el cuadro "Las infracciones que restan puntos" (pág. 19), que contenía dos errores. Su redacción correcta quedaría de la siguiente forma:
Infracción 20: Conducir con el permiso suspendido o teniendo prohibido el uso del vehículo que conduce.
Infracción 24: Conducir vehículos que lleven mecanismos de detección de radares o cinemómetros.
Los puntos que se pierden y las sanciones económicas reseñadas son correctas.

UNIÓN EUROPEA

Zonas de descanso más seguras



Contar con una red de áreas de estacionamiento seguras en toda la Unión es el objetivo de los nuevos estándares aprobados por la Comisión Europea para mejorar las condiciones de descanso de los conductores y protegerlos de la violencia y los delitos de carga. Así, se clasifican las áreas de estacionamiento de acuerdo con cuatro niveles de seguridad: bronce, plata, oro y platino. Esto permitirá a los operadores elegir el nivel de seguridad que necesitan según el valor de los bienes que transportan. El estándar de seguridad se define por la seguridad del perímetro, el área de estacionamiento, los puntos de entrada/salida y los procedimientos del personal. Además, deberán garantizar que los conductores tengan acceso a todas las instalaciones necesarias, como duchas, baños, alimentos y conexión a Internet.

AUSTRALIA

Los criterios de **salud**, actualizados



Austroads, organismo australiano encargado de la movilidad y la seguridad vial, ha introducido este mes de junio cambios relevantes en los criterios de control médico para los conductores, que incluyen una especial mención a los más mayores *"para que la inevitable transición a no conducir pueda normalizarse"*. Entre ellos, la consideración de su estado general de salud o la existencia de pluripatologías como obstáculo a la conducción. La regulación sobre los requisitos físicos que han de cumplir los conductores australianos se recogen en un documento llamado "Assessing Fitness to Drive" (AFTD). En él se incluyen los estándares médicos para la obtención de permisos y licencias y su renovación. Esta nueva edición actualiza la publicada en 2016.



ITALIA

En marcha la primera **autopista inteligente** europea

Los 400 kilómetros de la Salerno-Reggio Calabria atesoran una historia llena de complicaciones. Las dificultades orográficas y de gestión la han convertido en un símbolo del atraso y los problemas económicos del sur de Italia por más de 20 años. Pero su estrella está cambiando: la A3 o Autostrada del Mediterraneo será la primera autopista europea "Smart Road". Conectividad, conducción autónoma y energía sostenible son las claves de un proyecto que se desarrollará en tres años y que empezará por la conexión de los usuarios a través de una app. Además, será zona segura para la conducción autónoma y se presenta como sostenible, ya que toda la electricidad para sus sistemas tecnológicos provendrá de fuentes renovables.



PRÓXIMAS CITAS

- **20 a 22 de septiembre, Brno, República Checa.** Urban Mobility Days 2022. "Mover personas y bienes de manera más sostenible"
- **28 al 30 de septiembre, Christchurch, Nueva Zelanda.** Australasian Road Safety Conference. Evento híbrido presencial-online.
- **9 y 10 de noviembre, Harrogate, Gran Bretaña** National Road Safety Conference
- **15 al 17 de noviembre, Barcelona & online** Tomorrow Mobility World Congress (TMWC)

GLOBAL

Sudáfrica, el país **más peligroso** para conducir



La consultora de educación vial internacional Zutobi ha presentado la edición 2021 de su informe "The World's safest roads" ("Las carreteras más seguras del mundo"). Noruega, Islandia y Estonia ocupan el podio, mientras que España se sitúa en el duodécimo puesto. En el extremo contrario del ranquin se sitúa Sudáfrica, seguida de Tailandia, EE.UU., Argentina e India. El estudio considera el porcentaje de conductores que llevan el cinturón de seguridad en las plazas delanteras o el de muertes en carretera atribuidas al alcohol, entre otros factores, así como la estimación del número de muertes en carretera por cada 100.000 habitantes. La tasa sudafricana por este concepto es de 22,2, mientras que la noruega es de 2,1 y la española, de 3,9.



■ REINO UNIDO

Conducción autónoma: el nivel 3, para fin de año

El Gobierno británico ha asegurado que antes de que acabe 2022 las islas contarán con un marco regulatorio completo para respaldar el despliegue generalizado de la tecnología para 2025, *"lo que ayudará a que el movimiento de personas y bienes sea más seguro, más ecológico y más eficiente"*. El nivel 3 de autonomía se concreta en que el coche marcha solo, pero el conductor interviene si el sistema no sabe responder o si hay fallo técnico. El Ejecutivo estima que estos avances podrían crear 38.000 nuevos puestos de trabajo altamente calificados hasta 2035, con un valor de 41.700 millones de libras esterlinas.

¿SABÍAS QUÉ …?

EE.UU. registra cifras récord de siniestralidad

La Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA) de EE.UU. informa de que casi 43.000 personas murieron en accidentes de tráfico en 2021, un 10,5% más que en 2020, el número más alto desde 2005 y el mayor incremento anual en la serie histórica. *"Enfrentamos una crisis que debemos abordar juntos"*, ha dicho el secretario de Transporte de Estados Unidos, Pete Buttigieg. Añade que *"con la Estrategia Nacional de Seguridad Vial y la President's Bipartisan Infrastructure Law* –el gran proyecto de inversión en infraestructuras de Biden–, *estamos tomando medidas críticas para ayudar a revertir esta tendencia devastadora"*.

■ NACIONES UNIDAS

Rusia, fuera del debate sobre Seguridad Vial



La primera reunión sobre seguridad vial de Naciones Unidas fue en Moscú en 2009 y desde entonces Rusia lideraba estos foros. Pero tras la invasión de Ucrania, el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC) considera que su papel *"es ahora insostenible"* y pondrá en riesgo la posibilidad de adoptar un texto fuerte. Por eso le ha instado a apartarse *"voluntariamente"* de este papel negociador. La propuesta sigue la estela marcada por la suspensión de la membresía de Rusia del Consejo de Derechos Humanos.

■ ALEMANIA

Pruebas de control de velocidad automática

Todas las calles del centro de Colonia donde la velocidad está limitada a 30 km/h y algunas áreas seleccionadas de 50 km/h son el escenario elegido por Ford para su prueba de la tecnología de geoperimetraje o 'geofencing'. Con ella se crea una zona virtual en la que los vehículos reducen la velocidad de forma automática. El conductor, que recibe la información sobre el límite de velocidad en esa zona, puede anular el sistema y desactivar el control en cualquier momento. La prueba se prolongará hasta marzo de 2023 y en ella los investigadores están utilizando dos vehículos FordPro para analizar el impacto de esta tecnología en la fluidez del tráfico y reducción del riesgo de accidentes.

■ UNIÓN EUROPEA

Siete ciudades españolas, entre las cien más sostenibles

La Comisión Europea ha anunciado las cien ciudades de la UE que participarán en la misión "Cien ciudades inteligentes y climáticamente neutras de aquí a 2030". Las españolas elegidas son Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia, Valladolid, Vitoria-Gasteiz y Zaragoza. La misión cuenta con 360 millones de euros para el período 2022-2023. Las acciones de investigación e innovación abordarán la movilidad limpia, la eficiencia energética y la planificación urbana ecológica, y posibilitarán iniciativas conjuntas y el aumento de las colaboraciones en sinergia con otros programas de la UE.



Zonas de Colonia controladas con geoperimetraje.

En colaboración con el: Área de Formación de Conductores. DGT.



INCORPORACIONES Y SALIDAS CONJUNTAS EN AUTOVÍAS Y AUTOPISTAS

Un carril, dos maniobras

Dos carriles en uno, donde las trayectorias de vehículos que entran y que salen de la vía se cruzan. Son **los 'carriles trenzados' y estas son las normas** para circular por ellos con seguridad.

• Carlos **NICOLÁS FRAILE**
• Infografías: **DLIRIOS**

En algunas vías, especialmente en las autopistas y autovías, existe un tipo de carril que unifica un carril de aceleración y uno de deceleración: los carriles de trenzado. Estos carriles se instalan en tramos de vía donde, por falta de espacio, no es posible construir entradas y salidas independientes. Su longitud efectiva máxima es de 1.500 metro –según establece la normativa técnica– y en ellos confluyen vehículos procedentes de "dos flujos distintos de tráfico del mismo sentido". Es decir, dentro del mismo espacio, los vehículos realizan maniobras de entrada y salida de la vía.

EN 2020 HUBO 87 VÍCTIMAS EN ACCIDENTES EN CARRILES DE TRENZADO

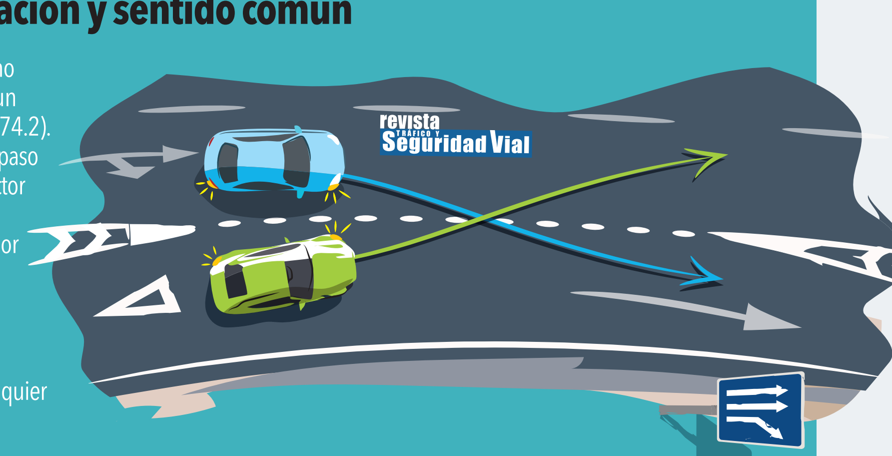
En esta especial característica, el cruce de distintas trayectorias, radica la complejidad para circular. En 2020 hubo 57 accidentes con 87 víctimas en los carriles de trenzado en vías interurbanas, con dos fallecidos, cinco heridos graves y 81 heridos que no requirieron hospitalización.

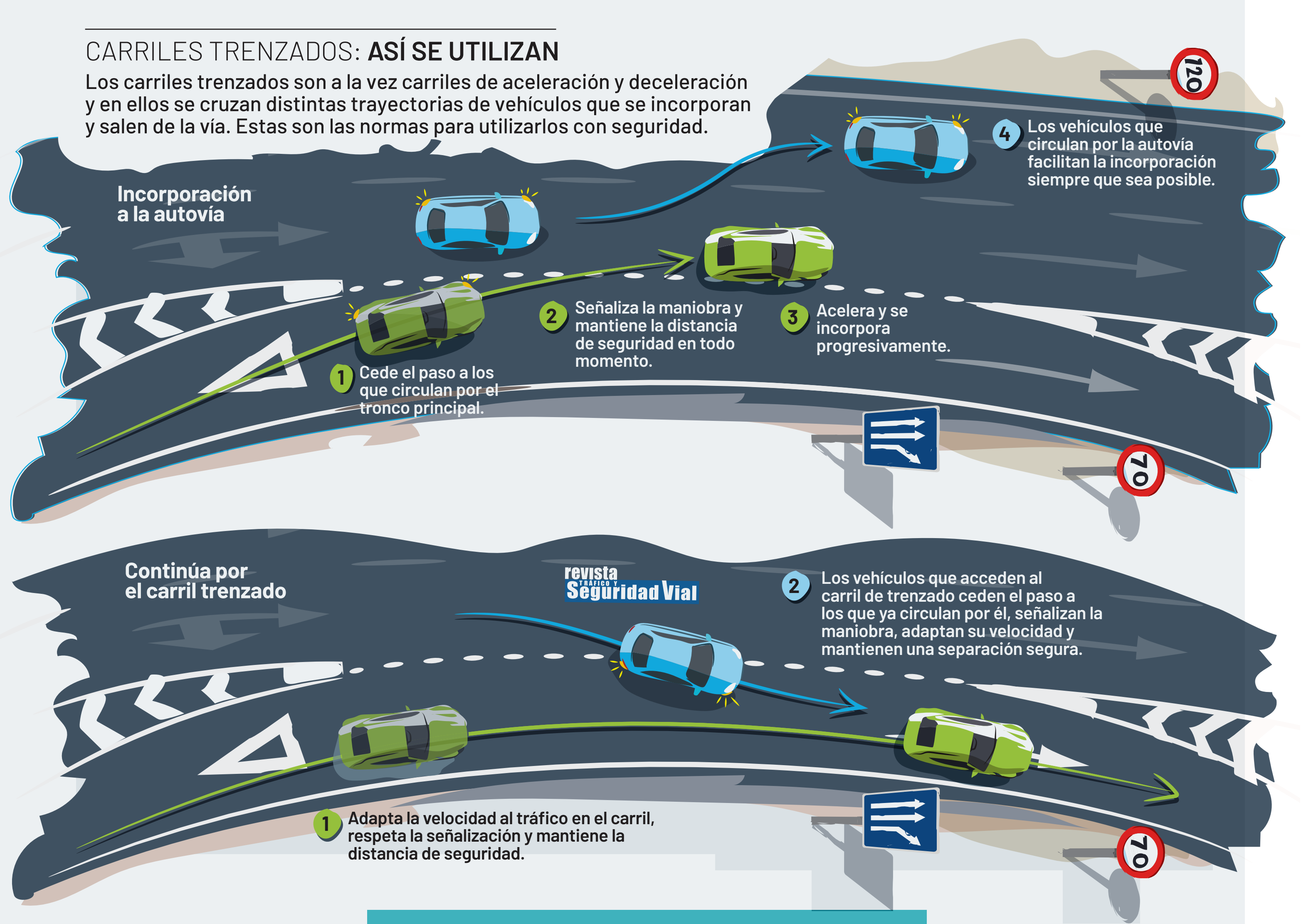
"Las colisiones laterales y los alcances son los siniestros más frecuentes en este tipo de carriles. Se producen por el cruce de trayectorias de vehículos que circulan en el mismo sentido, realizando maniobras distintas: unos se incorporan a una vía principal (aceleran) y otros van a salir de la misma (y reducen su velocidad)", explica Sheila Ferrer, del Observatorio de Seguridad Vial de la DGT.

ENTRADA Y SALIDA. Así pues, ¿cómo debe comportarse un conductor que accede a

¿Conflicto de prioridad? No, educación y sentido común

En una autovía con carril trenzado dos vehículos circulan en paralelo y ambos pretenden desplazarse lateralmente hacia lados opuestos: el coche verde a la derecha abandona el trenzado para incorporarse y el azul, a la izquierda, pretende salir de la autovía. ¿Cuál de ellos tiene prioridad? En esta situación se aplican dos normas que obligan a ceder el paso, tanto al que se incorpora (art. 72 Reglamento General de Circulación) como al que cambia de carril con un desplazamiento lateral (art. 74.2). Por tanto, deben cederse el paso mutuamente. Así, el conductor que abandona la autovía levantará el pie del acelerador para situarse detrás del que entra que, a su vez, acelera ligeramente para tomar la delantera. La educación y el sentido común evitarán cualquier conflicto de prioridades.





un trenzado? Si va a incorporarse a la vía principal, actuará igual que en cualquier carril de aceleración convencional, progresivamente y respetando la señalización y la prioridad de los que ya circulan por ella (ver recuadro).

En el caso contrario, cuando el conductor pretende seguir adelante sin abandonar el carril de trenzado, este tiene prioridad sobre aquellos que salen de la autovía/autopista, aunque deberá facilitarles la salida en la medida de lo posible. Manteniendo en todo momento la máxima atención, a una velocidad adecuada a la señalización y las circunstancias –el carril puede estar muy transitado en ese momento–, y con una distancia de separación segura respecto a los vehículos que se incorporan.

Además, es frecuente que en las horas punta el tráfico de vehículos en direcciones opuestas sea muy denso en estas vías: *"En un carril de trenzado saturado, además de aplicar con rigor las reglas clásicas de seguridad –observar, señalizar, adaptar distancias y velocidades–, debemos aplicar otra regla, tan importante como las mencionadas, como es la cortesía, facilitando siempre que sea posible las maniobras que pretendan hacer los otros conductores. De esta manera contribuiremos a dar seguridad y fluidez a la circulación, y resolveremos antes las situaciones conflictivas"*, explican desde el área de Formación de Conductores de la DGT. ◆

Incorporación segura: así se hace

1. Observe la vía a la que accede lo antes posible, en visión directa, si es posible, y después por el retrovisor.

2. Calcule la trayectoria y la distancia de los conductores en esa vía. Recuerde que debe cederles el paso, ellos tienen prioridad.

3. Señalice siempre la maniobra con el intermitente y mueva el volante con suavidad para que la incorporación sea progresiva.

4. Utilice la longitud necesaria en el carril de aceleración para ganar la velocidad adecuada.

5. Si tiene que detenerse para ceder el paso hágalo al principio del carril, nunca al final.

6. Si circula por la vía principal cuando otro vehículo se incorpora, facilítele la maniobra siempre que pueda.

Y para salir ...

1. Ocupe el carril derecho con antelación y señalice que abandona la vía.

2. Tome el carril de deceleración al principio.

3. Empiece a frenar solamente cuando ya esté dentro del carril de deceleración.

NUEVOS test

¿Está usted al día?

La formación de los futuros conductores es fundamental para la seguridad vial. Y el ansia de conocimientos y de pruebas fiables para evaluarlos por parte de los jóvenes conductores es una realidad. De hecho, uno de los sitios más visitados, desde siempre, de la página web de la DGT ha sido la sección de test. La revista "Tráfico y Seguridad Vial" no ha sido una excepción y durante el tiempo que pu-

PRUEBA DE CONTROL DE CONOCIMIENTOS

1 El conductor de un turismo se ve obligado a realizar el traslado de un enfermo en servicio de urgencia; ¿qué luces debe llevar encendidas?



A. Las de emergencia.
B. Las largas.
C. Las de posición.





2 En este cruce, ¿qué se debe hacer?

A. Detenerse solo si se aproximan vehículos por la derecha.
B. Detenerse y ceder el paso a todos los vehículos que se aproximen por ambos lados.
C. Detenerse solo si se aproximan vehículos por la izquierda.

3 El carril izquierdo está abierto en sentido contrario al habitual; ¿a qué velocidad máxima pueden circular los vehículos que circulan por el carril derecho?

A. A la velocidad máxima de la vía, 120 km/h.
B. A 60 km/h.
C. A 80 km/h.





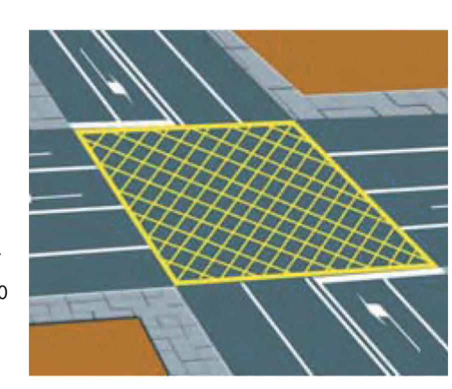
4 ¿Está permitido circular por una autovía por debajo del límite mínimo de velocidad establecido para dicha vía sin causa justificada?

A. No, porque es una velocidad anormalmente reducida.
B. Sí, aunque es obligatorio circular por el arcén.
C. Solo si no se entorpece la marcha normal de otros vehículos.

5 Una cuadrícula de marcas amarillas pintada en el suelo indica...



A. que no se puede franquear la intersección.
B. que no se debe entrar en la intersección si se puede quedar detenido en ella, obstaculizando la circulación.
C. que el estacionamiento está prohibido.





6 El conductor de un vehículo extiende el brazo horizontalmente con la palma de la mano hacia atrás, ¿qué indica?

A. Que va a girar a la izquierda.
B. Que va a circular marcha atrás.
C. Que tiene intención de inmovilizar el vehículo o de frenar su marcha de modo considerable.

7 Entre los gastos sanitarios derivados de los accidentes de tráfico con víctimas se encuentran...

A. los derivados por la pérdida de producción de personas empleadas.
B. los daños causados al medio ambiente.
C. los de rehabilitación en centros de salud.





8 En general, un conductor con estrés...



A. se distrae con mayor facilidad.
B. toma decisiones más rápidas y comete menos errores.
C. presta mayor atención al entorno y tarda más en tomar decisiones.

blicamos test, esta fue una de las secciones más exitosas. Pero es que también es fundamental el reciclaje de los conocimientos de aquellos conductores que pasaron por la autoescuela y obtuvieron sus permisos hace veinte, treinta o más años… ¡Y qué mejor que hacerlo de una forma lúdica y fácil! ¡Anímese! Haga el test, corrija sus respuestas y vea lo al día que están sus conocimientos…

+ test autocorregibles en www.dgt.es/ en el epígrafe de Formación y educación vial

COMÚN A TODOS LOS PERMISOS

9 En caso de contradicción entre señales del mismo tipo, ¿cuál prevalecerá?

A. La menos restrictiva.
B. La más restrictiva.
C. Ninguna de las señales.



10 Una persona provista de un certificado médico que le exima de utilizar los sistemas de retención del vehículo, ¿está obligada a llevar abrochado el cinturón de seguridad?

A. Sí.
B. No.
C. Únicamente fuera de poblado.



11 Debido a una retención de circulación tiene que reducir, de modo considerable, la velocidad de su vehículo. ¿Debe advertir, siempre que sea posible, a los vehículos que circulan detrás?

A. Sí, con el empleo de la luz de emergencia.
B. Sí, con el empleo reiterado de las luces de frenado o moviendo el brazo alternativamente de arriba a abajo.
C. - No, está prohibido hacer advertencias, ya que pueden crear confusión.



con más detalle

La gran afluencia de vehículos en las entradas y salidas a las ciudades suele provocar retenciones en la circulación. En estas circunstancias el conductor, podría verse obligado a frenar de modo considerable y provocar riesgo de alcance, por lo que se deberá advertir, siempre que sea posible, mediante el empleo reiterado de las luces de frenado o bien moviendo el brazo alternativamente de arriba abajo con movimientos cortos.

12 En vías urbanas de doble sentido de circulación, ¿en qué lado de la calzada puede estacionar un turismo?

A. A ambos lados cuando la línea de separación de los sentidos sea discontinua.
B. En el lado izquierdo de la calzada en el sentido de la marcha.
C. En el lado derecho de la calzada en el sentido de la marcha.



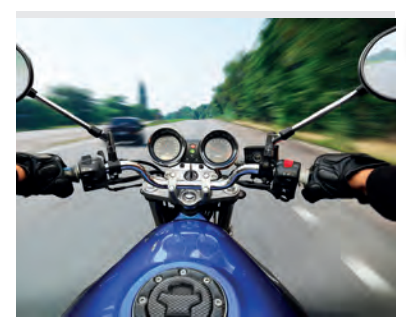
13 Si no está implicado en un accidente, ¿debe prestar auxilio a los heridos?

A. Solo si lo solicita algún herido.
B. No.
C. Sí, salvo que la ayuda ya esté organizada.



14 En una autovía, el límite de velocidad para una motocicleta es de...

A. 120 km/h, pudiéndose superar en 20 km/h para adelantar.
B. 120 km/h.
C. 100 km/h.



15 La velocidad, ¿es un factor de riesgo que produce accidentes?

A. No, si el vehículo dispone de los últimos sistemas de seguridad.
B. No; solo agrava las consecuencias del accidente pero no es un factor de riesgo.
C. Sí, y por eso debe ser la adecuada en cada momento.





test SOLUCIONES 1: A. 2: B. 3: C. 4: A. 5: B. 6: B. 7: C. 8: A. 9: B. 10: B. 11: B. 12: C. 13: C. 14: B. y 15: C.



BALANCE DE 1 AÑO DE LIMITACIÓN DE LA VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS

Límite 30 ciudades más seguras ciudades más amables

Hace un año (11 de mayo de 2021) entró en vigor la reforma del Reglamento de Circulación que limitaba la velocidad en las vías urbanas. Esta limitación ha conseguido reducir las velocidades medias de circulación, pacificar el tráfico y, según los datos de muchos ayuntamientos, reducir el número y gravedad de los accidentes de tráfico.

• J. M. **MENÉNDEZ** • Ilustración: **DLIRIOS**

En la clausura del acto por el primer aniversario de la puesta en marcha del límite de 30 km/h en vías urbanas, organizado en Madrid por la FEMP (Federación Española de Municipios y Provincias), Pere Navarro –director general de Tráfico–, recordó que *"en 2020, cuando tuvimos que cerrar el balance correspondiente a 2019 nos dimos cuenta de que mientras que habían descendido un 6% los fallecidos en carretera, habían subido un 6% en ciudad y que seguían creciendo los fallecidos vulnerables y los atropellos. Y dijimos: algo tenemos que hacer. Esa fue la génesis del 30"*.

De hecho, un informe del Observatorio Nacional de la Seguridad Vial de la DGT de octubre de 2020 ("Tendencias de la movilidad y siniestralidad en vías urbanas"), señala que *"en términos de siniestralidad vial, los datos demuestran el estancamiento en la evolución de la cifra de fallecidos* –el índice más significativo– *en vías urbanas en los últimos diez años (descenso interanual del 0,3% entre 2010 y 2019), frente a la evolución positiva de la siniestralidad en vías interurbanas en el mismo periodo (descenso interanual del 4,5%). La tendencia reciente en ciudad es, además, de aumento: en los últimos 4 años (2016-2019), el número medio de fallecidos en vías urbanas ha sido de 509, frente a los 448 promedio de los 4 años pre-*



vios (2012-2015), es decir, 61 fallecidos más. Además, *"los usuarios vulnerables de las vías urbanas –peatones, bicicletas y motoristas– han representado, en promedio, el 81% de los fallecidos en vías urbanas desde 2010 a 2019"*. Estos usuarios se caracterizan por su especial vulnerabilidad en caso de accidente. Respecto a los ocupantes de turismos, el porcentaje de víctimas en accidentes de tráfico que fallecen es 2,4 veces superior en los motoristas; 3 veces superior, en los ciclistas; y 8,7 veces superior, en los peatones.

Por esto, el 11 de mayo de 2021 entró en vigor un decreto que impuso nuevos límites de velocidad en las ciudades, restringiendo a 30 km/h la velocidad máxima en vías de un solo carril por sentido. *"Probablemente sea la medida más importante de movilidad aprobada en esta legislatura* –resumió Pere Navarro–. *La pidieron los ayuntamientos, la gestionan los ayuntamientos y ellos la aplican. La DGT solo hemos sido unos compañeros necesarios en este proceso. Es un éxito de ayuntamientos y ciudadanos, que han entendido la medida"*, concluyó.

EVIDENCIAS. *"Cuando apruebas una medida de este estilo* –dijo Navarro–, *necesitas cargarte de razones, de evidencia científica y buscar compañía. Las evidencia científica era fácil. Hacía poco que el Congreso Mundial de Estocolmo había dictaminado que 30 km/h era la única velocidad que garantizaba cierta seguridad en la convivencia de los diferentes actores de la movilidad y numerosos estudios muestran la menor mor-*

ENTREVISTA

J. FERNANDO CARABIAS

Concejal Delegado de Fomento, Patrimonio, Protección Ciudadana, Tráfico y Transportes. Ayuntamiento de Salamanca



"Se ha calmado el tráfico manteniendo la fluidez"

¿Qué consecuencias ha tenido la reducción a 30 km/h en las calles?
Más seguridad y confianza, sobre todo para los peatones, pero también para los conductores. Ante cualquier imprevisto se tiene más capacidad de reacción. Los ciclos y la regulación semafórica se han adaptado para que se circule y se transite con comodidad y con tiempos de espera razonables. La velocidad media de los vehículos ha descendido considerablemente, lo que es del agrado de la inmensa mayoría de los ciudadanos.

¿Cómo la ha aceptado la ciudadanía?
Antes de implantar la medida, nos reunimos con los sectores más afectados y conseguimos un amplio consenso previo. Un cambio de esta naturaleza siempre provoca reticencias. Había quien decía que habría averías en los vehículos o numerosos atascos ... Se ha comprobado que esos temores no eran ciertos y a cambio se circula con más tranquilidad.

¿Hay diferencias de comportamiento en las calles 30 y otras vías?
Son pocas vías con el límite a 50 km/h y están en segunda o tercera vía de ronda; los conductores se han concienciado y asumido esta nueva situación; quienes quieren superar esta velocidad lo que consiguen es llegar antes al semáforo, que está configurado para permanecer en rojo hasta que lleguen los vehículos que circulan a la velocidad permitida.

Haga un balance de pros y contras...
La valoración global es positiva. Se ha reducido el número de atropellos y la siniestralidad a la vez que se ha conseguido calmar el tráfico manteniendo la misma fluidez que antes, incluso mayor en determinadas calles. Aunque aún hay conductores que no comparten este cambio, los datos nos muestran que, tras un año de su entrada en vigor, la aceptación es ampliamente mayoritaria.





BARCELONA



IRÚN

talidad en atropellos a 30 km/h respecto a otras velocidades…".

Por ejemplo, la probabilidad de fallecer en atropellos a 50 km/h es del 90%, mientras que a 30 km/h es del 10%; y la distancia de reacción (la que se recorre antes de comenzar a pisar el freno) se reduce un 40% (de 14 a 8,3 metros).

Y las cifras dan la razón a la medida. Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, en 2021 la cifra de fallecidos bajó un 5% respecto a 2020 (año de pandemia) y un 25% respecto a 2019. También se redujo el 4%, respecto a 2019, la cifra de personas hospitalizadas; la de peatones fallecidos por atropello bajó de 2019 a 2021 un 32% y la de ciclistas, un 48%.

"Los datos eran tan buenos –explicaba Pere Navarro– *que quisimos comparar de mayo a diciembre (el período de aplicación del 30) para evitar también el tiempo (hasta 9 de mayo) en que hubo restricciones de movilidad".* Y, aún así, los datos avalan la medida: descenso del 14% en los fallecidos y del 17% de atropellos; y la siniestralidad mortal en ciudad se redujo un 22% de septiembre a diciembre de 2021.

> CON EL LÍMITE 30, LOS FALLECIDOS EN VÍA URBANA BAJARON UN 14% Y LOS ATROPELLOS, UN 17%

70% DE CUMPLIMIENTO. El 3 de mayo, Ponle Freno y Fundación AXA presentaron un "Estudio de velocidad real en ciudad": 7.214 mediciones con cinemómetros láser calibrados en Madrid, Barcelona, Bilbao, Sevilla y Valencia, en horarios sin incidencias (para evitar distorsiones por atascos o lluvia) y tramos de 30 y 50 homogéneos para que los datos fueran homologables, sin semáforos, cruces, reductores de velocidad…. *"Para medir la velocidad de los conductores sin que estos estuvieran limitados por ninguna otra circunstancia que la normativa"*, explicó Javier Olave, coordinador del estudio.

Un 64% de los conductores cumplió el límite de velocidad, frente al 36% que lo superó. El dato es mejor en las calles 30, donde el cumplimiento supera el 70%, y menor en las calles 50, donde solo el 57% respeta el límite. *"Es un éxito de la norma* –explica Olave– *y de los ayuntamientos, porque en las zonas 30 es donde mejor se comportan".* Y más si se compara la cifra con el escaso 50% de respeto a los límites de velocidad en vías convencionales de un estudio de 2011. *"Nuestra impresión, basada en conversaciones con ciudades que están midiendo velocidades, es que se está mejorando",* concluyó Olave.

PRISA AL VOLVER. Las furgonetas son los vehículos que más cumplen los límites (73%) frente a turismos (65%) y mo-


PONTEVEDRA




SEVILLA

tos (54,6%), las más incumplidoras. Y la velocidad de todos los vehículos es más alta (cercana o superando el límite) al ir al trabajo o al volver a casa, mientras que a media mañana es siempre inferior al límite. Así, las furgonetas, que, de mañana, marchan a 30,6 km/h, a media mañana van a 25,6 km/h y a la vuelta, a 26,1 km/h.

El estudio muestra comportamientos diferentes en cada ciudad (ver recuadro). Barcelona es la más prudente, con un 80% de cumplimiento en las zonas 30, frente a Madrid, donde más del 55% de los conductores incumple los límites. Valencia (71%) y Sevilla (77%) son muy cumplidoras en las zonas 30, aunque la estrechez de las calles, en el segundo caso, tiene mucho que ver con la velocidad –por cierto, la más baja en el estudio: 25,8 km/h en calles 30–.

> "EL 30 ES LA MEDIDA MÁS IMPORTANTE DE MOVILIDAD DE ESTA LEGISLATURA"
>
> **PERE NAVARRO**
> DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

A LA BAJA. Como decía Pere Navarro, *"responsables municipales me comentan que el 30 no se acaba de cumplir, pero que han bajado las velocidades medias y eso lleva a una caída de los accidentes"*.

De hecho, el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte calcula que reducir el 1% en la velocidad en la UE salvaría 2.100 vidas al año.

En Salamanca (143.000 hab.), la velocidad media bajó un 17% respecto a la anterior al límite 30, aunque en un *"gran número de calles* –según fuentes de la Concejalía de Circulación– *con más tráfico ha sido superior al 25% y en avenidas, por encima del 30%. En unas avenidas en concreto la velocidad media aún supera ligeramente 40 km/h, pero hace un año superaba los 60"*. Así, los atropellos han pasado de 70 en 2020 a 53 en 2021, una línea que se mantiene en 2022, con 23 atropellos de enero a abril y 19 heridos leves y solo 1 herido grave.

Zaragoza (675.000 hab.) introdujo en 2019 la reducción a 30 km/h en vías urbanas para, según datos de Natalia Chueca –concejal de Servicios Públicos y Movilidad del Ayuntamiento de Zaragoza–, tener antes de la pandemia *"un 50% de las calles pacificadas"* y un 50% de desplazamientos peatonales y 28% en transporte público, datos de los que resulta un descenso del 6% en el tráfico y del 12% en los accidentes entre 2019 y 2021.

PRIMERA CIUDAD 30. Bilbao es la primera ciudad del mundo de más de ▶▶

ENTREVISTA

JOSÉ ANTONIO SANTANO
Alcalde de Irún



"Sobre todo se ha ganado en calidad de vida"

¿Por qué Irún rebajó en 2011 el límite de velocidad a 30 km/h?

Irún aprobaba en 2010 su primer Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Entre las acciones del plan se incluía el calmado del tráfico, reduciendo, en principio en los ejes principales, la velocidad a 30 km/h. Se trataba de aumentar la seguridad, hacer compatibles las diferentes formas de moverse en los viales urbanos para poder potenciar el uso de la bicicleta y reducir la contaminación, también la acústica. La medida arrancó en algunas calles en 2011 y se extendió a la totalidad de la ciudad en 2013.

¿Qué beneficios ha conllevado la medida?

Sobre todo se ha ganado en calidad de vida. Reducir la velocidad de los coches, que en Irún se ha logrado de manera considerable, ya que el 85% de los vehículos tiene una velocidad media de 33 km/h, hace que nuestras calles sean más amables. Hemos reducido de manera considerable los accidentes, en casi un 60%, de los 430 que se registraron en 2011 a los 180 de 2021, y además son accidentes menos graves, hemos reducido las emisiones de CO2 y ha disminuido el ruido. Creo que todo son buenas noticias

¿Cómo acepta la ciudadanía esta medida?

Al principio no fue fácil, sobre todo porque hace 10 años no era una medida conocida ni popular. Hubo voces críticas y tuvimos que hacer mucha pedagogía. Creo, sinceramente, que la ciudadanía se ha dado cuenta de que reducir un poco la velocidad no supone ningún problema, no se pierde tiempo, no se estropean los coches, y ganamos en seguridad y calidad de vida. Es difícil no estar de acuerdo con una medida que, con un poco de esfuerzo, da tantos beneficios a todos.

ENTREVISTA

JOSÉ ÁNGEL BURREL FERRER

Intendente jefe de la División de Tráfico de la Guardia Urbana de Barcelona



"La mitad de los accidentes, por exceso de velocidad"

Barcelona fue pionera en limitar la velocidad a 30 km/h en algunas vías de la ciudad. Se empezó creando lo que se conoce como zonas-30; hace dos años se aprobó establecer este límite de velocidad en todas las vías secundarias tengan uno, dos o tres carriles y hoy casi el 70% de las calles de la ciudad tienen este límite de velocidad establecido.

El objetivo es reducir la siniestralidad y su gravedad. Según los últimos datos de los que disponemos, el exceso de velocidad es la tercera causa mediata de los accidentes y tiene una especial incidencia en su gravedad. En este sentido, en el 50% de los accidentes mortales ocurridos en 2021 el exceso de velocidad ha intervenido como causa mediata.

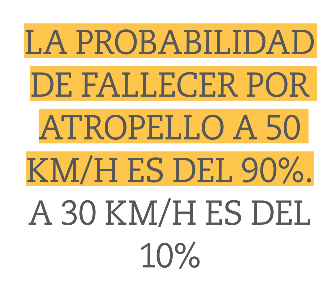
El respeto por parte de la ciudadanía de la limitación de velocidad es generalizado, ya que somos una ciudad con años de experiencia en la limitación de la velocidad y la pacificación de zonas para aumentar la seguridad viaria y porque en los últimos años se han ido implantando otras medidas relacionadas, como el proyecto "Protejamos las escuelas", que tiene el objetivo de promover entornos escolares seguros a través de la pacificación del tráfico en estas zonas y en el que la Guardia Urbana colabora activamente.

La Guardia Urbana seguiremos trabajando para reducir la siniestralidad y prevenir las conductas de riesgo, entre ellas la de no respetar el límite de velocidad, compartiendo el objetivo de Visión Cero para la reducción de las víctimas mortales y heridos graves en accidentes de tráfico.





300.000 habitantes que impuso el límite de 30 km/h en todas sus calles. De hecho, en junio de 2018 ya lo había implantado en el 87% de sus vías. *"Estábamos convencidos* –explica Nora Abete, concelaja de Movilidad y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Bilbao– *de que nuestros ciudadanos van a vivir más y mejor. Reduciendo la velocidad se producen menos accidentes y su gravedad es mucho menor, hay menos ruido y menos contaminación"*. De hecho, se ha pasado de 1.624 accidentes de tráfico en 2018 a 1.504 en 2021 y de 727 heridos a solo 546 en dichos accidentes; incluso los muertos en accidente se redujeron a 2 en 2021; y de 155 atropellos (2018) a 95 (2021). En definitiva, las muertes se redujeron un 67% y los atropellos, un 32%. Y eso aunque el informe de AXA-Ponle freno señala que, en Bilbao, en las grandes avenidas, el 40% de los conductores no cumple el límite.



Según Abete *"nuestra experiencia está demostrando que 30 km/h es una velocidad que permite que la vida y actividad de la ciudad no se vea interrumpida. Nada de lo que los agoreros vaticinaron se ha cumplido: los autobuses llegan a su hora, el reparto de mercancías no se demora, los coches funcionan sin averías… Bilbao tiene una dimensión más humana, sostenible y saludable"*. Abete cree que *"la apuesta por un transporte público de calidad y accesibilidad universal es irrenunciable. Es el gran aliado para sustituir al coche privado en nuestras ciudades. Es esencial hacerlo más atractivo y sostenible"*.

PIONERA. En 2011, Irún (64.000 hab.) limitó a 30 algunas calles y en 2013 lo amplió a toda la ciudad. *"Fue difícil de entender para mucha gente* –explica su alcalde, José A. Santano–, *pero estábamos seguros de que además del ruido iba a bajar la siniestralidad"*.

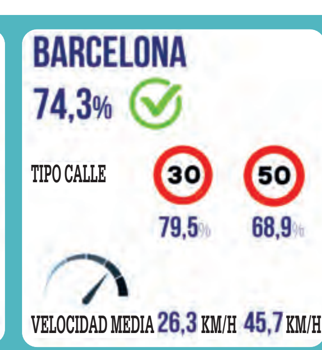
De hecho, los 860 accidentes de 2011 quedaron en 320 en 2021, con un bajón de los atropellos (40%), heridos (30%) y emisiones de CO_2 (17%). Y eso en un ciudad con un 50% de desplazamientos peatonales y un 30%, inferiores a 1 kilómetro. *"Los datos avalan que la seguridad es mayor y que la ciudad es ahora para todas las personas* –explica Santano–, *y si preguntamos a la gente, hablaría de la reducción del ruido"*. Y cuenta las quejas por ruido que plantean los veci-

EL 30 EN 5 CIUDADES

Barcelona, la más disciplinada

Solo el 45% de los vehículos cumple los límites de velocidad en Madrid, según el Estudio de Velocidad en Ciudad de Axa-Ponle Freno. Madrid es la ciudad, de las cinco estudiadas, más indisciplinada tanto en calles 30 (cumple el 46,7%) como 50 (42,9%). Por contra, Barcelona tiene una media de 74,3% de cumplimiento, que llega al 79,5% en calles 30. Sevilla, con un 70,9% de cumplimiento (77,3% en las calles 30); Bilbao, con un 70,6% (77,2% en las calles 30); y Valencia , con un 60,8% (71% en calles 30) presentan buenos ratios de cumplimiento. *"Madrid está 30 puntos por debajo de Barcelona en cumplimiento de los límites* –señaló Javier Olave, coordinador del estudio–, *y es la única ciudad*






SALAMANCA


BILBAO

nos cuando ahora se estropea un autobús eléctrico y hay que sustituirlo temporalmente por uno de combustión…

En León, según la Policía Local, las zonas-30 son "causa determinante" para la bajada del 23% en la accidentalidad desde 2017. Y en Barcelona, la Guardia Urbana atribuye a la velocidad como "causa mediata" el 50% de los accidentes.

EJEMPLAR. Pero si hay un municipio ejemplar en la reducción de velocidad, limitación del tráfico privado y peatonalización es Pontevedra (85.000 hab), que comenzó a peatonalizar su centro histórico en 1999 y, en vez de tratar de mejorar el tráfico, se planteó mejorar el espacio público. Para ello limitó la velocidad máxima a 30 y a 10 km/h según su función y dimensiones, convirtiendo las calles en plataforma única, sin aparcamiento, amplió aceras… En 2010 limitó a 30 km/h todas las vías urbanas y en 2012, las periurbanas.

Y los datos refrendan esta política. Los 784 accidentes de 2008 se han reducido a 508 (en 2019 y 2021); los heridos han pasado de 183 (2018) a 140 (2021) y los fallecidos de 9 (1997) a 1 (2021) –en una vía que no es municipal, limitada a 50 km/h y sin calmado del tráfico–, aunque de 2007 a 2020 ha habido 12 años sin ningún muerto por accidente, según datos del Concello de Pontevedra.

Eso sin contar con el sinfín de premios y éxitos: 67% de ahorro de hidrocarburos, 97% de descenso de coches en el centro histórico (77% en el anillo central), y del 83 al 9% de coches que entran en la ciudad; aumento del 30% de población urbana y mayor actividad económica, según la Red de Ciudades que Caminan. ◆

+info
Contrapunto educativo
Págs. 62-63





BILBAO*

* PROYECCIÓN EN BILBAO CONSIDERANDO QUE HUBIERA ZONAS 50

70,6%

TIPO CALLE 30 50

VELOCIDAD MEDIA 27,1 KM/H 48,3 KM/H

en la que la velocidad media se sitúa por encima de los límites".

Un caso especial

Bilbao es un caso especial. Todas sus calles está limitadas a 30 km/h, al margen del número de carriles. De hecho, Olave comentó, durante la presentación del estudio, que si las grandes avenidas de Bilbao estuviera limitadas como el resto de las ciudades *"el cumplimiento sería bueno"*. De hecho, el estudio señal que si las grandes avenidas se consideraran calles 50, casi el 62% de las mediciones hubieran respetado el límite.

ENTREVISTA
NORA ABETE
Concejala Delegada de Movilidad y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Bilbao.



"Los ciudadanos van a vivir más y mejor"

–¿Por qué implantó Bilbao el límite 30 en sus calles antes de la norma estatal?
Porque estábamos y estamos convencidos de que con la reducción de la velocidad los ciudadanos van a vivir más y mejor. Reduciendo la velocidad está demostrado que se producen menos accidentes y su gravedad es mucho menor, hay menos ruido y contaminación. Posibilita y amplía la convivencia de medios de transporte menos contaminantes (bicicleta, VMP, caminar…), y se da un paso considerable para mejorar el estado físico de la personas.

–¿Qué ha supuesto tanto en movilidad como en seguridad vial?
Hoy la ciudad tiene menos humos, ha bajado la contaminación y el ruido (2 decibelios la media). Y también de forma importante el número y gravedad de los accidentes. En 2021, hubo 1.504 accidentes , el número más bajo de los últimos diez años. En las calles donde se establece el 30 mejora el comercio. La gente acude más tranquila cuando el entorno es más amable.

–¿Barajan nuevas normas para mejorar la seguridad vial urbana?
Los beneficios de Bilbao 30 se producen cuando se cumple la norma. Por eso es esencial no relajarnos, seguir pensando en los beneficios e incidir en la pedagogía y en su divulgación, seguir implantando medidas como el estrechamiento de calzada, pasos de cebra, la coordinación de semáforos o la amabilización de las calles.

–¿Se podría llegar a prohibir el vehículo privado en ciudad?
Nos gusta hablar de un uso racional del vehículo privado, y esa es la tendencia imparable de todas las ciudades. Y ese uso racional deberá adaptarse a unas ciudades que deben estar pensadas para las personas, y que deben recuperar un espacio que el automóvil ha ido conquistando.



ENTRE 2019 Y 2020, 82 PERSONAS MURIERON EN ESPAÑA ATROPELLADAS EN UN SEMÁFORO O EN UN PASO PARA PEATONES

El peligro está en el ámbar

Cuando un peatón ve el semáforo en verde, sabe que puede cruzar porque la prioridad es suya. Sin embargo,en algunas ocasiones, esa fase verde para peatones se simultanea con otra ámbar intermitente para vehículos, lo que genera situaciones de peligro.

• Alicia **DELGADO**
• **Fotos:** Alberto **ESPADA**

¿Quién no se ha llevado un susto al cruzar por un paso para peatones regulado con un semáforo, sobre todo en calles con varios carriles o en la salida de una rotonda? ¿Y cuando hay un giro a la derecha? En todas estas situaciones la prioridad es del peatón. ¿Cuál es el problema entonces? Que con frecuencia se simultanea esa luz verde para los peatones con otra fase ámbar parpadeante para vehículos. Y, aunque la prioridad es de quienes van a pie, los conductores lo olvidan con frecuencia y tienden a acelerar, con el consiguiente peligro de atropello.

Según la Dirección General de Tráfico (DGT), en 2020, 35 peatones murieron y 198 fueron hospitalizados tras ser atropellados en un paso con semáforo. En 2019 (último sin pandemia), esas cifras fueron aún mayores: 47 fallecidos y 317 heridos hospitalizados. Según datos que maneja el ETSC (European Transport Safety Council), entre 2010 y 2018, más de 51.000 peatones murieron en carreteras de la Unión Europea.

SOLO EN ESPAÑA. Safer Roads Foundation (SRF) ha puesto el foco sobre el peligro que generan estos cruces. Esta fundación británica observó en Reino Unido un tipo de semáforo (denominado "Pelican") con secuencia en ámbar parpadeante para los conductores que resultaba muy peligroso para los peatones. Tras presentar las conclusiones de sus investigaciones al Departamento de Transporte, logró que se modificara la normativa. *"En muchos casos, en Londres se han cambiado a formatos de secuencia rojo y verde, con indicadores de cuenta regresiva para peatones"*, señala Michael Woodford, presidente de SRF.

Ahora miran a España, que, según señalan, es el único país del mundo que sigue teniendo esa fase ámbar intermitente para vehículos coincidente con la verde para peatones. *"Que un niño, siguiendo correctamente la instrucción de "hombre verde" para cruzar, pueda morir debido al ámbar intermitente es tremendamente preocupante"*, añade Woodford.

En SRF creen que la solución para estos pasos es cruzar en dos etapas separadas: *"Donde ya está dividido en esas*



Barcelona: giros a la derecha

En Barcelona, han detectado otra casuística que sí está contemplada en el Reglamento General de Circulación (artículo 65.b). Se concreta en los entre 3.000 y 4.000 cruces semaforizados con giro a la derecha, con fase verde para los peatones y ámbar para los vehículos que existen según Roberto Ríos –director de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona– en la ciudad condal.
Como solución, han sustituido la fase de ámbar intermitente para vehículos por otra roja (en zonas más 'conflictivas', como entornos escolares). Esta medida, explica Ríos, afecta a la fluidez del tráfico, ya que, en caso de que no haya peatones cruzando, los vehículos no pueden continuar la marcha, lo que impide o dificulta otros movimientos. Por eso, *"no es factible en cruces complejos y suele implicar tiempos reducidos de semáforo verde y tiempos de espera mayores para los peatones"*, añade.
También se han planteado cambios en el significado de los semáforos peatonales, *"para indicar al peatón de manera diferenciada cuando tiene paso libre, sin fase compartida con los vehículos"*. Pero eso requeriría cambios normativos y de aspectos técnicos.
En opinión de Ríos, el mejor camino es *"incidir en la concienciación de los conductores"* y recordarles que cuando giran hacia otra vía no tienen prioridad frente al peatón: *"Con esta concienciación mejoraría la seguridad en este tipo de pasos, mientras que con actuaciones puntuales se mejora la seguridad en los pasos donde se actúa"*.

dos etapas, casi todos permiten reducir los tiempos para los peatones y así eliminar el tiempo de ámbar parpadeante para los conductores. Debemos evitar la situación de tener peatones cruzando con "hombre verde", mientras los vehículos inician la marcha al ver la luz ámbar parpadeante", explica el presidente de SRF.

Antes de presentar sus propuestas en España, SRF encargó a GEA21, consul- ▶▶

ENTREVISTAS

ANTONIO AVENOSO

Director ejecutivo del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC)



"España es el único país con estos semáforos"

¿Por qué son tan peligrosos?

Los sistemas de tráfico deben diseñarse de forma que se evite cualquier conflicto entre usuarios. En los pasos peatonales controlados por semáforos, los peatones esperan poder cruzar con seguridad con un 'hombre verde'. Por otra parte, muchos conductores, al ver que la luz roja cambia a ámbar parpadeante, no se detienen para comprobar que el cruce está despejado o avanzan inmediatamente a gran velocidad. El peligro es especialmente grave cuando hay un vehículo de elevada altura, un camión o un autobús, en uno de los carriles, ya que puede bloquear por completo la visión de conductores y peatones.

¿Cuántos puede haber en Europa?

ETSC y SRF hemos trabajado en conjunto en este tema y, hasta donde sabemos, España es el único país donde se utiliza una secuencia de "filtrado" de color ámbar parpadeante en pasos peatonales controlados por semáforos. No existen esas configuraciones en otros países europeos. Todavía habría una cantidad significativa de pasos peatonales comprometidos que necesitarían ser cambiados.

¿Qué habría que hacer?

Es hora de revisar el estándar técnico existente en el país. Mientras tanto, los ayuntamientos toman medidas en cada caso concreto, cambiando el software en el controlador, eliminando el ámbar parpadeante para los conductores y volviendo a la secuencia convencional con el verde (ir) y rojo (parar).

¿En algún país europeo sucedía algo similar?

Hemos trabajado en el pasado en un tema similar en el Reino Unido. Al final, el Departamento de Transporte (DfT) cambió la normativa a nivel nacional. Este problema puede abordarse a nivel local (por los ayuntamientos) o nacional (cambiando la normativa nacional de pasos de peatones).

MICHAEL WOODFORD

Presidente de Safer Roads Foundation



"Hay un 25% más de atropellos"

¿Cómo detectaron este problema?

Lo encontré por primera vez en Reino Unido, en los cruces "pelicans". En 2013, Safer Roads Foundation produjo un documental para resaltar los peligros de esos pasos y, como resultado de nuestras reclamaciones ante el Departamento de Transporte, se cambió esa secuencia en Reino Unido. De hecho, ahora es ilegal en los nuevos pasos de peatones o al modernizar los antiguos.

¿Qué datos de atropellos tienen?

En España, aún no hay ningún trabajo sobre este tema. En Reino Unido, el Laboratorio de Investigación del Transporte (TRL) comparó la frecuencia de accidentes entre pasos de peatones con una secuencia de este tipo y otros convencionales (peatón, verde; vehículo, rojo). El resultado fue espectacular: con secuencia ámbar parpadeante hay un 25% más de atropellos.

¿Por qué son tan peligrosos?

La ambigüedad es peligrosa. Rojo debería significar "detenerse" y verde, "avanzar".

¿Afectaría a la fluidez del tráficor?

Cuando se eliminó la secuencia ámbar parpadeante en los pasos de peatones del centro de Londres, cuya congestión es similar a muchas ciudades españolas, existía la preocupación de que causara congestión, pero no fue ese el caso.

¿Son conscientes los peatones del peligro?

Es lo más preocupante, ya que la mayoría de los peatones, en particular niños y ancianos, cree que cuando ven un "hombre verde" pueden cruzar con seguridad y no se dan cuenta de que muchos conductores iniciarán la marcha mientras ellos aún están cruzando y, a menudo, sin poder ser vistos.

Burgos toma medidas

Burgos ha eliminado la fase ámbar para vehículos en diez intersecciones de la ciudad y está estudiando algunos puntos más. Por ejemplo, en la glorieta de Jorge Luis Borges, explica Ángel Barrio, responsable de la Unidad de Tráfico del Ayuntamiento, se eliminó la fase ámbar para vehículos (coincidente con el verde para peatones), aunque no todo el día: *"Cuando hay gran congestión de tráfico en la zona, recuperamos el ámbar intermitente por seguridad del peatón. Esto ocurre en las horas de entrada y salida de varios colegios de la zona"*.
Barrio asegura que tras el cambio se registró un aumento de la siniestralidad (entre el 7 y 8%), choques *"de poca importancia"* entre vehículos. En su opinión, los conductores aún no se han familiarizado con la modificación.



En este sentido, Adolfo Díez, concejal de Tráfico del Ayuntamiento de Burgos, subraya que el parón por la pandemia les permitió evaluar bien esta medida antes de implantarla. De hecho, durante un tiempo, se estableció para los vehículos una fase breve (de 9 segundos) con el semáforo rojo antes de volver al ámbar que solía funcionar.

Díez valora de forma muy positiva el trabajo con la Fundación SRF para este cambio en los semáforos y reconoce que la bajada de la velocidad en las ciudades ha sido decisiva: *"Tras el límite de 30 km/h en muchas vías urbanas, muchos conductores han corregido sus conductas. Además, en caso de atropello, las lesiones son mucho menos graves"*.



El peligro está en el ámbar

▶▶ tora especializada en movilidad, el estudio de dos puntos concretos con este tipo de semáforos: la glorieta Jorge Luis Borges en Burgos y la Avenida de la Unión Europea en Benidorm (Alicante). Miguel Mateos, responsable de ese informe, apunta que en ambos casos se constató peligro de atropello para los peatones, por lo que se recomendó *"suprimir o modificar algunos tiempos de esos semáforos"*.

En Benidorm, el informe apunta que *"el comportamiento de los conductores provoca un riesgo continuado de accidente. En particular en un contexto de cambio en la movilidad, con mayor presencia de bicis y patinetes"*. Por ello, la principal recomendación es *"mantener el semáforo vehicular en rojo durante toda la fase verde peatonal"*.

En Burgos se hizo una recomendación similar y se rechazó que esa medida afectara al tráfico, ya que, *"durante los períodos punta, cuando la fase ámbar parpadeante no está operativa, el volumen de tráfico circulante por la rotonda es manejable, por lo que es de esperar que también sea así durante los periodos con menor intensidad de tráfico"* (ver recuadro).



MENSAJES CONTRADICTORIOS. Ana Blanco, subdirectora adjunta de Circulación de la DGT, señala que el problema de estos cruces es que se envían *"mensajes contradictorios"*, debido a la *"coincidencia de la fase verde de peatón, en la que tiene prioridad, con una fase ámbar intermitente, que permite el paso de vehículos, creando una situación de peligro para los más vulnerables"*. Según subraya Blanco, preocupa *"especialmente"* la vulnerabilidad de menores y mayores en estas situaciones. El riesgo es aún mayor si hay vehículos de gran tamaño (furgonetas, camiones, autobuses…) cuyo volumen impide ver que hay peatones cruzando.

> EN 2020, 35 PEATONES MURIERON MIENTRAS CRUZABAN UN PASO CON SEMÁFORO

En la idea de mensajes contradictorios coincide Ignacio Peces, antiguo miembro de la Asociación de Madres y Padres del CEIP Rufino Blanco, de Madrid, quien hace años elaboró un informe sobre los semáforos que rodeaban el centro educativo, algunos de ellos con fases simultáneas de verde para peatones y ámbar parpadeante para vehículos. *"Se producen situaciones equívocas* –asegura– *porque cruzan niños y porque los coches ven el ámbar y consideran que pueden pasar. Esto también es peligroso en los entornos de los centros de mayores, por ejemplo"*.

¿QUÉ HACER? Sin descartar futuras decisiones, Ana Blanco señala que, desde la DGT, ya se han planteado recomendaciones para mejorar la seguridad en estos pasos. Por ejemplo, no usarlos en tramos fuera de intersecciones ni los que tienen giros a la derecha para los vehículos en vías con más de un carril. En estos casos, la fase verde de peatón debe coincidir con la roja para los vehículos.

En cuanto a los giros a la derecha para los vehículos en vías de un único carril por sentido de circulación (ver recuadro), podrá conservarse la fase verde para los vehículos y la ámbar para los peatones, pero manteniendo durante al menos 5 segundos la fase roja para los vehículos y la verde para los peatones. Otra solución, añade Ana Blanco, sería sustituir por contadores la fase verde intermitente para los peatones. Y si la demanda peatonal es inferior a 150 peatones/hora, lo aconsejable es habilitar semáforos con pulsador. ◆



LOS CURSOS DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS SACAN A LA LUZ QUE LAS VÍCTIMAS NO PUEDEN RECUPERAR LO PERDIDO

Segundas oportunidades

Cada año, **70.000 conductores pierden, por algún tipo de infracción grave, todos o parte de los puntos de su carné**. Y para recuperarlos, los afectados realizan los denominados cursos de sensibilización y reeducación vial concebidos por la DGT. Su objetivo es darles una segunda oportunidad, transmitir que con su conducta ponen en riesgo la seguridad de todos y concienciarlos de que las víctimas -también pueden ser ellos- no tienen la suerte de recuperar lo perdido.

• Pilar **ORTEGA**

"Un día di positivo en cannabis, otra vez me salté un semáforo en rojo porque iba con exceso de velocidad, otro me quité el cinturón de seguridad y me pillaron y, encima, llevaba los auriculares puestos…". Aunque este testimonio es real, lo cierto es que la gran mayoría de los conductores que acuden a los conocidos como cursos de recuperación de puntos lo suelen hacer, de media, por una, o como máximo, dos infracciones graves. Las más frecuentes son alcoholemia, uso del móvil, conducción temeraria o no llevar puesto el cinturón de seguridad,.

Hemos accedido a dos cursos de recuperación de puntos en sendos centros de Madrid, donde los alumnos escuchan a un profesor, que les transmite por qué hay que respetar las normas; a una o dos víctimas de accidentes de tráfico, siempre con secuelas importantes, y a un psicólogo de emergencias que les invita a conocerse y superarse. Una de los centros de formación visitados está en un barrio deprimido, con un fuerte tejido industrial y con una tasa de desempleo alto (Autoescuela Villaverde), y el otro se halla en pleno paseo de la Castellana, donde el metro cuadrado de piso supera los 6.000 euros: Gala Castellana.

Los alumnos suelen vivir estos cursos como lo que son: segundas oportunidades, no sólo para volver a conducir con todas las de la ley, sino también para asumir que un error grave en la carretera puede costar vidas, la suya entre ellas. Y que, en vez de asistir a clase, podrían estar en un hospital o, en el peor de los casos, haber perdido la vida. O incluso haber matado a alguien y estar en la cárcel.

"SUELEN LLEGAR ENFADADOS". Elena Victoria es la responsable de impartir los cursos de recuperación de puntos en la Autoescuela Villaverde. Dice que los que acuden a estas convocatorias suelen llegar enfadados: *"Creen que están aquí injustamente. Hay gente muy variopinta, desde empresarios hasta chóferes y delincuentes. Y los hay que repiten, porque reinciden en su conducta. Lo más importante es que muchas personas han dejado las drogas, sobre todo si han perdido el carné dos veces. Entre conducir y drogarse, eligen conducir. Los hijos no consiguen sacarles de las drogas, pero el coche, sí"*.

José Luis Arias es el profesor encargado de dar los cursos en la Autoescuela Gala Castellana y coincide con Elena en ▶▶

EN PRIMERA PERSONA

ALEJANDRO

"Los cursos son muy caros"



"Tengo 30 años y soy comercial de una inmobiliaria. Me han quitado los puntos injustamente. Soy inocente. Solo reconozco que en una vía que era de 60, yo iba a 90 y tuve que pagar una multa. Estos cursos nos hacen tomar conciencia de que hay que respetar las normas y que hay que convivir en armonía. Son muy necesarios porque todos tenemos cerca alguna persona que ha sido víctima de un accidente de tráfico. Lo malo es que los cursos son muy caros. Podrían dejar pagarlos con trabajo social".

GABRIEL

"Ya no cojo nunca el móvil"



"Soy ecuatoriano y trabajo de repartidor. Estoy todo el día subido al coche. Un día, llegando a la oficina, me quité el cinturón de seguridad, recorrí unos metros y me paró la Policía. Me quitaron 4 puntos y me pusieron una multa de 200 euros. Después perdí 3 puntos por incorporación indebida a una vía y porque cogí el móvil y me pillaron. Desde entonces, ya no cojo el móvil nunca".

HAMZA

"Siempre llevo el cinturón, un día no y me pillaron"



"Tengo 29 años, soy jardinero y estoy en paro. Por drogas, me quitaron 6 puntos, y también por exceso de velocidad, por usar auriculares y no llevar el cinturón puesto. Siempre lo llevo, pero un día me lo quité y me pillaron. Llevo 16 años en España, pero mis padres viven en Francia. Tengo mucha rabia a los ciclistas, porque uno me provocó un accidente muy grave en una carretera secundaria en Colmenar Viejo. Se me cruzó y estuve muy mal en el hospital. El curso me está gustando mucho".

Segundas oportunidades

que la gente suele llegar de uñas y renegando, pero que, a medida que las charlas transcurren, suelen conectar y comprometerse a cambiar sus hábitos: *"Hay quien vive fuera del código, pero lo normal es que sean empáticos, especialmente con las víctimas de tráfico. Esa parte les da la puntilla. Hay que decirles que pueden ir a la cárcel por un accidente. Los que vienen aquí han subestimado la responsabilidad que tiene el hecho de conducir. Piensan que no va con ellos y la primera prueba de que sí va con ellos es que están aquí"*.

"LA MAYORÍA SON VARONES". ¿Y cómo conectan con los alumnos? José Luis Arias lo tiene claro: *"Mi posición es neutral, pero es necesario ponerse de su lado, empatizar, hacerse cómplices, intentar entenderles y explicarles por qué se han equivocado. Y que sean ellos los que se den cuenta de lo que han hecho. Y digo ellos porque la mayoría de los alumnos son varones, quizá porque conducen más y son más competitivos"*.

Cuando las víctimas de accidentes de tráfico se suben al estrado y los alumnos descubren que, por un percance en la carretera, están en silla de ruedas, con prótesis y con la vida trastocada, llega el momento de la verdad. Así lo creen Juan Antonio Martín, quien perdió una pierna al ser arrollado por un coche; Raquel Escudero, parapléjica desde que tuvo un accidente en Namibia durante unas vacaciones, y Francisco Javier Novillo, que acabó en silla de ruedas por no llevar el cinturón de seguridad cuando su coche golpeó contra la mediana de la carretera.

> "TIENEN QUE SER ELLOS LOS QUE SE DEN CUENTA DE LO QUE HAN HECHO"
>
> **JOSÉ L. ARIAS**
> ENCARGADO DEL CURSO

A ellos el asfalto les cambió la vida y ahora, con su testimonio, arrojan luz sobre las consecuencias de las conductas inapropiadas al volante. *"Yo no apelo a la pena"*, dice Juan Antonio Martín. *"Solo quiero que se queden con el mensaje de que los puntos se recuperan, pero la vida y las piernas no. La gente se mata por querer llegar antes o por no coger un taxi si ha bebido. Y luego vienen aquí viendo solo la infracción y la sanción, pero no ven la esencia, lo que podría haber pasado"*.





¿SUPERHÉROES? Hace 14 años Raquel Escudero sufrió una lesión medular en África en un viaje de placer y no se le ha ido de la cabeza la odisea que tuvo que vivir: *"El conductor del vehículo perdió el control y las horas siguientes fueron terribles. El accidente tuvo lugar a las 8 de la mañana y llegamos al hospital a las 10 de la noche. Como era una clínica muy básica, de allí me trasladaron a Sudáfrica, donde estuve un mes, y cuando ya pude viajar, estuve en el Hospital de Parapléjicos de Toledo otros 10 meses"*.

Hoy Raquel Escudero da charlas de concienciación para que los infractores se enfrenten a las consecuencias de lo que hacen y percibe que a sus alumnos les gusta escuchar su testimonio. *"El mensaje cala, aunque yo evito el drama. Río mucho y hago bromas, pero sí noto que la charla tiene sentido. Reciben energía positiva y*







Además de las normas, a los alumnos se les explicá por qué se han equivocado. Un profesor de la autoescuela, un psicólogo y una víctima de tráfico son los encargados del curso.

son sensibles a esto. Son muchos los que dicen que es poco tiempo el que tienen las víctimas en los cursos. También percibo que muchos jóvenes siguen pensando que son inmortales o superhéroes".

El caso de Francisco Javier Novillo es diferente. Se durmió al volante, se saltó la mediana, no tenía puesto el cinturón de seguridad y acabó con una lesión medular. *"Fue hace 22 años y la vida me cambió. Era muy deportista y formaba parte de un equipo de fútbol. Todo aquello desapareció en un instante. Y solo por contar esto los alumnos se sorprenden y suelen ser empáticos. Es una labor muy importante para la sociedad la que hacemos las víctimas. La juventud está asociada al riesgo, pero a mí me hubiera encantado haber tenido un curso como éste. Hay que intentar equivocarse lo menos posible en la carretera".*

A pesar de sus graves lesiones, Juan Antonio, Raquel y Francisco Javier se sienten orgullosos, pero son muchas las víctimas de accidentes de tráfico que no son capaces de superar las secuelas. Forman parte de diferentes asociaciones de víctimas que participan en la realización de estos cursos. Como es el caso de AESLEME, donde Lázaro Rodríguez es coordinador y ponente, además de experto en materia de seguridad vial. También víctima de un accidente de tráfico, Lázaro asegura que *"muchos de los alumnos nos dicen que el testimonio de las víctimas debería de escucharse siempre antes de obtener el carné de conducir, y no solo los infractores, y también cada vez que se renueva el carné".* ◆

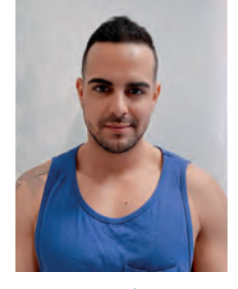
Un truco de magia (con espejo)

En estos cursos interviene siempre un psicólogo que trata de persuadir a los infractores de que es necesario un cambio en su conducta al volante. Antonio Alejandro de Castro es uno de ellos: *"Nuestra labor es la de invitarles al cambio. Yo lo hago a través de la reflexión y mediante tres fases: la primera es conocerse, la segunda es aceptarse y la tercera es superarse. Tienen que aprender a tomar decisiones por ellos mismos. Les digo que estos cursos son una oportunidad para ser mejores. Y les hago un truco de magia. Les pregunto cuál es la persona en su vida que les podría motivar para ser mejores. Unos dicen que sus padres, otros que su novia, otros que su hermano… Les digo que la solución está en una cajita que deben abrir. Y dentro de esa cajita hay solo un espejo. Porque son ellos mismos los que deben conectar con ellos mismos. Y sentirse orgullosos del cambio. Y para eso, deben aceptarse y quererse. Yo no les juzgo".*



HUGO

"Me salté un semáforo en rojo"



"Tengo 30 años. Me quitaron los puntos por incorporarme mal a una vía y adelantar mal a un coche de policía. Me acusaron de conducción temeraria pero yo creía que me estaban cediendo el paso. Otro día me salté un semáforo, y ya no me salto ninguno. Sé lo que significa. Una moto atropelló al hermano de un amigo y tengo un cuñado que perdió un brazo al adelantar un camión. Estos cursos son muy necesarios".

MARSHALL

"Mi hija sacó un brazo de la sillita"



"Tengo 48 años y dos niños de 6 meses y 3 años. Un día, en la M-40, la niña sacó un brazo del cinturón de la silla y me pusieron 200 euros de multa. Otro, me pasé un semáforo. Cuatro puntos. Eso lo reconocí. Otra vez, en vez de ir a 50, iba a 60. Otros 2 puntos. En estos cursos he aprendido cosas que nadie me había enseñado antes. Por ejemplo, empatía".

NACHO

"Di positivo en cannabis"



"Tengo 20 años. Hice un viaje con unos colegas a Aguilar de Campoo y nos paró la policía. Además de dar positivo en drogas, me multaron por exceso de velocidad. Ahora, cuando hago un viaje, me tiro una semana sin fumar. Los cursos están muy bien. A todo el mundo le vendría bien escuchar a las víctimas".

ROBERTO

"Sin cinturón y con el móvil"



"Tengo 46 años. Me pillaron sin cinturón y con el móvil en la mano y tuve que volver a examinarme. A mí me han quitado los puntos injustamente, pero no hay manera que demostrar mi inocencia".



OBJETIVO: ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2030, MITAD DE FALLECIDOS Y HERIDOS GRAVES

España: referente en movilidad segura

El hecho de que España presente unas cifras de siniestralidad a la baja en la serie histórica y de que la seguridad vial ya se asuma socialmente como relevante no debe traducirse en autocomplacencia. Sigue habiendo víctimas y eso obliga a repensar cómo hacemos las cosas y cómo mejorarlas. **Con la Estrategia de Seguridad Vial 2030 desde la DGT se diseña una completa planificación para eliminar el daño grave** en la que todos tenemos algo que aportar.

• Iñaki **MORENO**

Tracemos un esquema mental con los siguientes datos: en 1989, año negro por excelencia de la siniestralidad vial, cuando el parque móvil rozaba los 15 millones, se superaron las 9.000 muertes en carretera; en 2019 los fallecidos fueron 1.755, con bastante más del doble de vehículos en circulación.

Evidentemente en este espectacular descenso influyen factores muy diversos como una red viaria más optimizada, la sustancial mejora de las condiciones de seguridad de los vehículos o una mayor concienciación de los conductores. Pero, como dijo el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, en la presentación de los datos del año pasado, *"la valoración no puede ser positiva porque 1.004 fallecidos en carretera* -según el dato no consolidado del año pasado- *son demasiados"*.

Ante esta realidad incontestable, ¿qué más se puede hacer que no se haya abordado ya? ¿Qué recursos nos queda por poner en liza para lograr que el siniestro sea lo excepcional? La respuesta inmediata la ofrece la Estrategia de Seguridad Vial 2030 que lidera la DGT y que, de forma simplificada, se puede resumir en que todos los colectivos, instituciones, administraciones, empresas, etc., se han de implicar. Y, además, deben hacerlo de manera coordinada, cada uno desde su óptica, pero dentro de una visión común.

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE. La citada estrategia es heredera de la que ya se puso en práctica entre 2011 y 2020 y cuenta con una vocación supranacional, ya que obedece a la inclusión en la Agenda 2030 de Naciones Unidas de la seguridad vial como uno de los problemas principales de salud pública a los que hacer frente mediante los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

En concreto, hablamos del 3.6, que incluye explícitamente el propósito de reducir a la mitad el número de muertes y



lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo, y del 11.2, que se propone antes de que acabe la década proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles y mejorar la seguridad vial, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y los mayores.

En línea con lo anterior, y con las metas también marcadas desde la Unión Europea, la Estrategia hace suyo el propósito de dividir entre dos el número de personas fallecidas y heridas graves en siniestros viales respecto a las cifras de 2019. Ese año fallecieron 1.755 personas en las carreteras y 8.613 resultaron heridas graves. En consecuencia, la tasa de fallecidos por millón de habitantes se situó en 37, lejos de los 51 de la media europea pero, lamentablemente, mucho más lejos del deseable extremo contrario.

LA ESTRATEGIA PRETENDE ACABAR LA DÉCADA CON LA MITAD DE FALLECIDOS Y HERIDOS GRAVES

Pero el planteamiento a largo plazo resulta aún más ambicioso: llevar a cero la cifra de víctimas mortales y heridos graves para 2050.

REVISIÓN PERIÓDICA. Pilar del Real, jefa de Área de Planificación Estratégica del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, señala que la nueva estrategia es una hoja de ruta que se estructura a partir de planes de actuaciones periódicos y una evaluación intermedia a mitad de periodo. Explica que lo cambiante de las circunstancias externas, la imparable evolución de las tecnologías ligadas con la circulación y la conducción o la aparición de nuevas necesidades por parte de los usuarios recomiendan marcarse hitos temporales más cercanos que permitan corregir el rumbo sobre la marcha en caso de que sea necesario.

(*) Las acciones reseñadas en todas las áreas estratégicas se refieren al periodo 2022-23

1 Personas formadas y capaces



Desde este área se busca mejorar el comportamiento y la seguridad mediante la formación (para conductores) y educación vial (principalmente para escolares).

Acciones destacadas (*):

- Educación Vial en el currículo escolar: es uno de los mayores logros hasta la fecha. En el primer trimestre de este año se han aprobado los currículos de Educación Primaria, Secundaria y Bachillerato que ya incluyen estas enseñanzas de modo transversal.
- Formación continua de los conductores: cursos de conducción segura y eficiente para conductores de turismos y motocicletas. Se trata de acciones formativas que tendrán el aliciente de facilitar la obtención de dos puntos.

2 Tolerancia cero con comportamientos de riesgo

El objetivo se concreta en hacer más eficaz la vigilancia y control para erradicar conductas de riesgo (velocidad inadecuada, alcohol, móvil....), revisando normas y concienciando sobre ello.

Acciones destacadas (*):

- Modificación del Reglamento General de Circulación para mejorar la protección de los colectivos vulnerables.
- Campañas de control y vigilancia sobre temas urbanos (uso de aceras y protección de vulnerables).

3 Ciudades seguras

Incluye todo lo que está en la mano de las entidades locales para lograr una movilidad urbana segura: diseño urbano eficiente, digitalización, conectividad, etc.

Acciones destacadas (*):

- Apoyo a la regulación de Zonas de Bajas Emisiones: la Ley de Cambio Climático y Transición Energética ya establece que los municipios de más de 50.000 habitantes deberán contar con estas áreas antes de 2023.
- Seguimiento y evaluación de nuevos límites de velocidad urbanos.

Lorenzo Cooklin, director general de la Fundación Mutua Madrileña, pone un ejemplo concreto de ello al destacar que en la evolución de la siniestralidad en los últimos años la mayor parte de las víctimas corresponden a colectivos denominados "vulnerables". Por ello aboga por *"avanzar en una estrategia nacional que integre los nuevos riesgos y las nuevas formas de movilidad, de forma que consigamos dar un nuevo impulso a la reducción de accidentes en nuestro país"*.

En cuanto a la visión a medio y largo plazo, Jesús Monclús, director de Prevención y Seguridad Vial de Fundación Mapfre, celebra que sea así por entender que *"se trata de medidas cuya implementación lleva tiempo, a menudo años hasta conse-*



guir un despliegue, implantación o aceptación suficientes, y es necesario programarlas con tiempo y apuntar al medio y largo plazo, sin dejar nunca de lado el corto y las acciones inmediatas".

Hablamos de una estrategia completa, pero ¿quizá nos exponemos a perdernos en la definición grandilocuente y a obviar lo concreto?

ACCIÓN CONJUNTA Y COORDINADA. El punto de partida para sortear ese riesgo es que una iniciativa como esta no se puede circunscribir a un solo organismo, institución o ministerio. Según Del Real, *"cualquiera puede ayudar, no depende únicamente de que lo lleve a cabo la DGT u otra entidad, y solo juntos conseguiremos el objetivo".*

En este sentido Luis Montoro, presidente de honor de la Fundación para la Seguridad Vial (Fesvial), considera que *"un problema que tiene efectos tan importantes sobre la seguridad y la economía de la sociedad tiene que ser un tema de Estado y además prioritario en la agenda política del país".*

La propia presentación de la Estrategia incide en ello al aseverar que se requiere la implicación de todos y *"esto aplica todas las Administraciones públicas competentes, pero también a empresas y organizaciones sociales".*

A ello se refiere también Mar Garre, directora general de la Fundación Línea Directa, para quien ninguna iniciativa podrá tener éxito si la sociedad no asume que *"la seguridad vial no es una responsabilidad exclusiva de los gobernantes y los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, sino una obligación conjunta en la que todos los sectores, ámbitos y actores implicados deben trabajar de forma unida".*

NUEVE ÁREAS CLAVE. En este empeño por la transversalidad, la integración de fuerzas y la concreción se han planteado una serie de áreas estratégicas (ver cuadros adjuntos) a los que colectivos e instituciones pueden sumarse identificando aquellos que mejor representen su área de acción.

Para su definición, y con el fin de elevar la mirada al máximo y trazar líneas de acción perdurables, se han tenido en cuenta las grandes tendencias que se detectan a día de hoy, como el cambio climático, el envejecimiento de la población, el vaciamiento de las zonas rurales, los cambios en la movilidad, los avances tecnológicos vinculados con big data, inteligencia artificial, etc., o la cultura cada vez más extendida entre la gente joven del 'sharing', del uso de múltiples modos de transporte o de tender más al pago por uso que a la compra de medios de transporte.

Ramón Ledesma, asesor de la consultora especializada Pons Mobility, añade que la primera regla para avanzar en seguridad vial es priorizar y focalizar, y considera que la estrategia *"lo hace de modo transversal, en el ámbito urbano e interurbano, por una parte, y en función de los usuarios y los entornos de soluciones posibles -desde la tecnología hasta la formación especializada-".*

ENFOQUE DEL SISTEMA SEGURO. Pilar del Real insiste en la idea de la acción conjunta de instituciones, empresas y todo aquel que tenga algo que

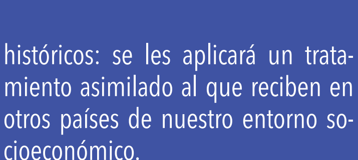
4 Vías seguras

Estado, autonomías, diputaciones y cabildos son responsables de las infraestructuras y de las acciones para reducir el riesgo.

Acción destacadas (*):

- Recomendaciones de diseño de vías 2+1 y puesta en marcha de casos de uso: su objetivo es evitar colisiones frontales y frontolaterales.
- Integración en DGT 3.0 de datos de obras, pruebas deportivas, transportes especiales y vehículos de auxilio.

5 Vehículos seguros y conectados



Se trata de garantizar la seguridad de los vehículos a través de un correcto mantenimiento, la conectividad y la promoción de equipamiento de seguridad.

Acciones destacadas (*):

- Nuevo reglamento de vehículos históricos: se les aplicará un tratamiento asimilado al que reciben en otros países de nuestro entorno socioeconómico.
- Promoción del seguro obligatorio para VMP: hoy solo se exige a las empresas que los alquilan. En Francia y Alemania es obligatorio desde 2019.

6 Respuesta al siniestro efectiva y justa



A corto plazo, incluye atención médica rápida y eficaz; a medio y largo, atención integral con reinserción social y laboral y apoyo psicológico, social y legal para víctimas y sus familias.

Acción destacada (*):

- Regular la señal V-16 e integrarla en la plataforma DGT 3.0. La DGT ha anunciado que la conectividad será obligatoria en 2026.

7 Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos

La seguridad vial precisa datos fiables y actualizados de siniestros y de índices de movilidad.

Acciones destacadas (*):

- Grupo de Trabajo de Investigación en Profundidad de Siniestros para conocer los factores (personas, vía, vehículos) que hubieran contribuido a evitar el siniestro o mitigar sus consecuencias.
- Capacitación de policías de tráfico.

8 Administración, empresas y organizaciones seguras



Se refiere a la seguridad no solo de los trabajadores a través de planes de movilidad y la evaluación de riesgos de los puestos de trabajo, sino también a las operaciones de proveedores de servicios y contratistas

Acción destacada (*):

- Difusión y extensión del Sello de Movilidad Segura y Sostenible en la Empresa a las Comunidades Autónomas. Se presentó el pasado mes de febrero.

9 Políticas integradas y cooperación internacional



Las políticas se coordinan desde Interior y la DGT, con el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

Acciones destacadas (*):

- Celebración del VII Encuentro de Ciudades.
- Nuevo reglamento del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible para agilizarlo y ampliar sus vocales, de manera que incorpore entidades relacionadas con movilidad sostenible, discapacidad, investigación y víctimas, entre otros.

(*) Las acciones reseñadas en todas las áreas estratégicas se refieren al periodo 2022-23

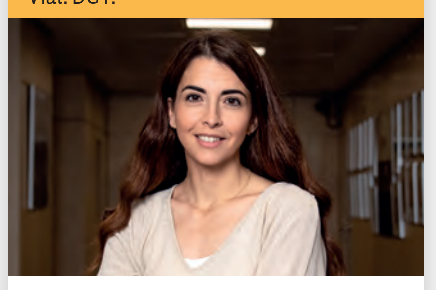
Entre todos sumamos SEGURIDAD

decir en este ámbito que, en última instancia, es cualquier colectivo presente en la sociedad. Sostiene que la seguridad vial se puede trabajar directamente, pero también de manera indirecta. En estos momentos es fundamental apoyar la aplicación de otras políticas de distinta naturaleza que puedan beneficiar indirectamente la seguridad vial, como las medioambientales, señala. Y en sentido contrario, destacar los beneficios que la seguridad vial puede aportar a otras políticas públicas, por ejemplo las laborales.

Se trata, en definitiva, de aplicar un enfoque denominado Sistema Seguro, que busca que todos los elementos del sistema contribuyan a que los errores humanos no provoquen muertes ni heridos graves, algo que tan solo será viable si todos los participantes en la movilidad y el transporte comparten la responsabilidad. Como dice el eslogan de la Estrategia de Seguridad Vial 2030, "Entre todos sumamos… VIDA". ◆

OPINIÓN

PILAR DEL REAL
Jefa del Área de Planificación Estratégica del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT.



¿Y ahora qué?

Una vez redactada la Estrategia de Seguridad Vial 2030, viene la parte más complicada; ponerla en práctica y conseguir el objetivo propuesto para 2030: reducir a la mitad las personas fallecidas y heridas graves en siniestros viales.

Conseguirlo será como subir una montaña. Ya tenemos todo preparado para empezar (las áreas y líneas de trabajo), en general conocemos el recorrido que nos espera hasta 2030 y sabemos lo que nos encontraremos en el primer tramo (tenemos identificadas las primeras medidas a aplicar). Como montañeros experimentados confiamos en nuestro bagaje previo y en lo que otros expertos, como organismos internacionales o países, nos han contado de su experiencia.

Hemos analizado el trayecto, pero siempre nos surgirán dificultades. No perdamos de vista nuestro objetivo: reducir a la mitad las víctimas en 2030, porque, pese a ser difícil, es posible. Podremos tener nuevos riesgos que abordar (nuevos vehículos, comportamientos, tipos de movilidad, etc.), distracciones, desánimos... Cuando lleguen esos momentos, prestemos atención a nuestro alrededor, analicemos la información de que disponemos y adaptémonos al nuevo escenario. Las dificultades vistas de cerca y una vez conocidas son más fáciles de superar.

Apoyémonos en las personas que, junto a nosotros, suben la misma montaña (administraciones, sociedad civil, empresas). Las motivaciones pueden ser diferentes, pero todos tenemos un mismo objetivo. Aprovechemos el impulso de los demás para ayudarnos mutuamente. Aprendamos durante el trayecto y no dejemos a nadie atrás.

Y durante nuestro camino acordémonos de los motivos que nos llevaron a emprender este viaje; y de las personas que, aun sin estar físicamente, nos acompañan.

Entre todos, llegaremos a la cima y lo conseguiremos.

Entre todos, sumamos vida.

TRÁFICO Y
Seguridad Vial
https://revista.dgt.es

El mejor contenido sobre movilidad, tráfico, seguridad vial, y mucho más.

revista.dgt.es/es

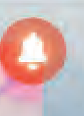

Noticias, entrevistas, reportajes en profundidad…


Información gratuita


Tu revista en versión interactiva y PDF


Desde cualquier dispositivo y lugar



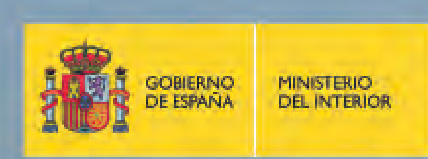


Entra y suscríbete a nuestra newsletter



Es totalmente gratuita. Serás el primero en acceder a suplementos y monográficos. También recibirás un aviso con el lanzamiento de cada nuevo número y sus novedades. **¿A qué esperas?**

Además, en www.dgt.es/comunicacion/noticias/ encontrarás todas las noticias actualizadas para estar siempre al día.





INFORME EUROPEO **2022** SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS SRI

Cuatro modelos no aconsejables

En la última edición de este Informe Europeo los resultados han sido **satisfactorios en casi 9 de cada 10 de las sillitas analizadas**. Mientras que cuatro de ellas se desaconseja su compra por problemas de seguridad o por su contenido en sustancias tóxicas. La mejor recomendación es informase antes de comprar.

• M. **LÓPEZ**

El Informe Europeo 2022 sobre Sistemas de Retención Infantil (SRI) desaconseja la compra de cuatro sillitas infantiles al no obtener más que 'una estrella'. Dos de ellas debido a su alto contenido en sustancias nocivas para la salud (Lionelo Antoon RWF y Walser Kids Experts Noemi); y otras dos (Urban Kanga Uptown TV107 y Kinderkraft Comfort Up), por no superar las pruebas de seguridad, debido especialmente a la falta de ajuste con firmeza al asiento del vehículo no protegiendo al niño en caso de impacto lateral.

En esta ocasión se han analizado 32 modelos de sillas, y según el RACE (la entidad española que participa ▶▶



NO RECOMENDABLES

KINDERKRAFT Comfort UP

Grupo I/II/III (aprox. de 1 a 12 años)

Sillita con arnés que sirve para un largo período de tiempo, debe quitarse el respaldo para los niños a partir de los 25 kilos, en cuyo caso no ofrece ninguna protección si se produce impacto lateral. Riesgo medio en colisión frontal. SRI ligero complicado de instalar. La silla es más estable si se retira el reposacabezas del vehículo.

*



LIONELO Antoon RWF

De 40 cm hasta 105 cm (aprox. hasta 4 años)

Mala calificación por su alto contenido de sustancias nocivas. Instalada en sentido contrario a la marcha (hasta los 4 años) ofrece una buena protección en colisión lateral. Solo para vehículos con anclajes Isofix. No debe instalarse en el sentido de la marcha hasta que el niño tenga, como poco, 15 meses. Fácil acceso porque puede girarse hacia un lado. No debe usarse para transportar al bebé hasta el coche.




URBAN Kanga Uptown TV107

Grupo I (aprox. de 1 a 4 años)

Alto contenido de sustancias nocivas. Es una silla plegable indicada para viajeros o usuarios de vehículos de alquiler. Ligera y requiere poco espacio para almacenarla. Riesgo medio en colisión frontal y alto en lateral. Instalación complicada. No es fácil de abrochar. Mucho espacio para el niño.



*

WALSER Kids Experts Noemi

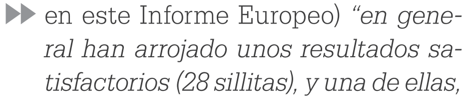
Para niños de 100 a 135 cms (aprox. de 4 a 9 años)

Alto contenido de sustancias nocivas. Asiento elevador con respaldo plegable de fácil manejo, ligera y necesita poco espacio para almacenarse. Indicada para viajeros y usuarios de coches de alquiler. Riesgo medio en colisión frontal. Homologada como i-Size, debe elegirse en función de la altura del niño. El fabricante indica que no debe utilizarse más de 8 años.





Cuatro modelos no aconsejables



en este Informe Europeo) *"en general han arrojado unos resultados satisfactorios (28 sillitas), y una de ellas, la Cybex Anoris T i-Size, la máxima puntuación –5 estrellas–"*, este último, un SRI que equipa su propio airbag, lo que reduce las cargas en caso de impacto frontal. Y se subraya que *"es un ejemplo de cómo los fabricantes promueven la investigación y la mejora continua de sus nuevos modelos"*.

David Fernández, del Área de Movilidad y Seguridad Vial del RACE, recomienda *"que cuando se vaya a comprar un SRI se tenga en cuenta la comodidad del menor y, sobre todo, que se informen previamente de las características del producto y su compatibilidad con el vehículo"*. En la página web de este club automovilístico se pueden consultar los resultados de los ensayos realizados a los SRI, tanto de este año como de anteriores. Y explica que los resultados de 2021 se pueden comparar directamente con las calificaciones actuales: *"Todos los SRI que han obtenido calificaciones de '4 y 3 estrellas' desde 2015 continúan siendo recomendables"*. ◆

Consejos para padres



COMPATIBILIDAD. Compruebe que la sillita elegida puede instalarse en su vehículo:

- **Pata de apoyo.** En algunos coches no se puede ajustar en el espacio que existe o se apoya en una zona inestable del suelo (por ejemplo, un compartimento de almacenamiento).
- **i-Size.** Los SRI homologados con esta norma solo pueden instalarse en los asientos de especialmente diseñados para ello. Compruebe la lista de los coches compatibles.
- **Isofix.** Con este sistema solo pueden colocarse en los vehículos equipados con este tipo de anclaje.

CINTAS. Confirme estos puntos de los cinturones de seguridad de su coche:

- **Tensión.** Los cinturones deben colocarse lo más tensos posible sin retorcerlos.
- **Longitud.** Asegúrese que la cinta del cinturón de seguridad es lo suficientemente larga para retener con seguridad el SRI.
- **Retracción.** En los elevadores con respaldo, el cinturón puede atascarse y no retraerse cuando el niño se inclina hacia delante. Busque un SRI que se adecue a la geometría del asiento y del cinturón de seguridad de su coche.
- **Estabilidad.** Especialmente en los coches más antiguos, los cinturones largos pueden impedir colocar la silla de forma estable.

PESO. Si el SRI va a cambiar frecuentemente de vehículo (al de los abuelos, los primos, los amigos…) mejor que sea ligero. Los que abarcan un mayor período de vida útil son los más pesados. Por ejemplo, los que sirven entre 1 y 12 años, pesan mucho más que los indicados entre 4 y 12 años.

Todas las sillitas analizadas

En la siguiente tabla se resumen los resultados de todas las sillas analizadas en función de si tienen o no sistema Isofix, qué nota alcanzaron en el apartado de seguridad, manejo, ergonomía y sustancias tóxicas y si obtienen la Recomendación del Club o no:

MARCA/MODELO	GRUPO ECE	ISOFIX	VALORACIÓN FINAL	SEGURIDAD	FACILIDAD DE USO	ERGONOMÍA	SUSTANCIAS NOCIVAS
HASTA APROX. 1 AÑO							
Maxi-Cosi CabrioFix i-Size + CabrioFix i-Size	45-75 cm	✓	****	verde oscuro	verde claro	verde claro	verde oscuro
Graco Snugessentials + Isofamily i-Size Base	40-75 cm	✓	****	verde claro	verde claro	verde claro	verde oscuro
Maxi-Cosi CabrioFix i-Size	45-75 cm		****	verde oscuro	verde claro	verde claro	verde oscuro
Foppapedretti Next i-Size	40-80 cm		****	verde claro	verde claro	verde oscuro	amarillo
Foppapedretti Next i-Size + Isofix Base Next	40-80 cm	✓	****	verde claro	verde claro	verde claro	amarillo
HASTA APROX. 1,5 AÑOS							
Cybex Aton B2 i-Size + Base One	45-87 cm	✓	****	verde claro	verde claro	verde claro	verde oscuro
Nuna Pipa Next + Base Next	40-83 cm	✓	****	verde claro	verde claro	verde claro	verde oscuro
Recaro Avan + Avan/Kio Base	40-83 cm	✓	****	verde claro	verde claro	verde claro	verde oscuro
Cybex Aton B2 i-Size	45-87 cm		****	verde claro	verde claro	verde claro	verde oscuro
Nuna Pipa Next	40-83 cm		****	verde claro	verde claro	verde claro	verde oscuro
Peg Perego Primo Viaggio SLK + i-Size Base	40-87 cm	✓	****	verde oscuro	verde claro	verde claro	verde oscuro
Peg Perego Primo Viaggio SLK	40-87 cm		****	verde oscuro	amarillo	verde claro	verde oscuro
Recaro Avan	40-83 cm		****	verde claro	amarillo	verde claro	verde oscuro
HASTA APROX. 4 AÑOS							
Maxi-Cosi Mica Pro Eco i-Size	40-105 cm	✓	****	verde claro	verde claro	verde claro	verde oscuro
Maxi-Cosi Pearl 360 + FamilyFix 360 Base	40-105 cm	✓	****	verde claro	verde claro	verde claro	verde oscuro
Nuna Todl Next + Base Next	40-105 cm	✓	****	verde claro	amarillo	verde claro	verde claro
Graco Turn2Me	-18 kg	✓	***	verde claro	amarillo	verde claro	verde oscuro
Joie Spin 360	-18 kg	✓	***	verde claro	amarillo	verde claro	verde oscuro
Chicco Seat2Fit i-Size	45-105 cm	✓	***	amarillo	amarillo	verde claro	verde claro
Chicco Seat2Fit i-Size Air	45-105 cm	✓	***	amarillo	amarillo	verde claro	verde claro
Lionelo Antoon RWF	40-105 cm	✓	*	verde claro	amarillo	verde claro	naranja
HASTA APROX. 6 AÑOS							
Joie i-Spin Grow	40-125 cm	✓	***	amarillo	amarillo	amarillo	verde oscuro
APROX. 1 A 4 AÑOS							
Besafe iZi Modular RF X1 + iZi Modular i-Size Base	61-105 cm	✓	****	verde oscuro	verde claro	verde claro	verde oscuro
Recaro Kio + Avan/Kio Base	60-105 cm	✓	****	verde claro	amarillo	verde claro	verde oscuro
Britax Römer Dualfix 3 i-Size + Flex Base iSense	61-105 cm	✓	****	verde claro	amarillo	verde claro	verde oscuro
Urban Kanga Uptown Model TV107	9-18 kg		*	naranja	amarillo	verde oscuro	naranja
APROX. 1 A 6 AÑOS							
Cybex Anoris T i-Size	76-115 cm	✓	*****	verde oscuro	verde claro	verde claro	verde oscuro
APROX. DE 1 A 12 AÑOS							
Kinderkraft Comfort Up	9-36 kg		*	naranja	amarillo	amarillo	verde oscuro
APROX. DE 4 A 9 AÑOS							
Walser Kids Experts Noemi	100-135 cm		*	verde claro	verde claro	verde claro	naranja
APROX. DE 4 A 12 AÑOS							
Britax Römer Kidfix M i-Size	100-150 cm	✓	****	verde claro	verde claro	verde claro	verde oscuro
Graco EverSure i-Size	100-150 cm	✓	****	verde claro	verde claro	verde claro	verde oscuro
Casualplay Backfix i-Size	100-150 cm	✓	***	amarillo	amarillo	verde claro	verde oscuro

verde oscuro	verde claro	amarillo	naranja	rojo
*****	****	***	**	*

Informe completo y comparador de SRI: www.race.es/noticias-y-actualidad/sillas-infantiles

300 PERSONAS MUEREN CADA AÑO POR DISTRACCIONES, PRINCIPALMENTE POR USAR EL MÓVIL AL VOLANTE

El móvil: un problema para la seguridad...



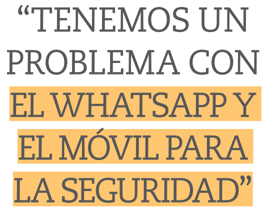
¿Sabías que utilizar el manos libres al volante duplica el riesgo de salirse de la vía, colisionar o atropellar a un peatón y que reduces el 40% la atención? ¿O que se incrementa el gasto medio de combustible en un 9,5%? En España, según datos de la DGT, **300 personas pierden la vida cada año como resultado de una distracción durante la conducción**. La más frecuente, el uso del móvil, que ya provoca más accidentes con víctimas que el alcohol y la velocidad.

• Pilar **ORTEGA**
• Infografía: **D'LIRIOS**

Al otro lado del móvil suenan tres, cuatro y hasta cinco tonos. Y al momento salta el ya conocido mensaje: "El teléfono está apagado. Deje su mensaje después de oír la señal". Ese mensaje salva vidas. Tener el teléfono apagado salva vidas. Dejar el móvil apagado o el simple hecho de no cogerlo mientras conducimos salva vidas. Y la pregunta es: ¿ha pasado el teléfono móvil de ser el mejor amigo del hombre (después del perro) a ser su peor enemigo? La respuesta es no, pero las cifras en carretera son preocupantes.

"Tenemos un problema con el Whatsapp y el móvil para la seguridad. La nueva Ley de Tráfico, aprobada en marzo, se ha actualizado y simplificado, se ha adaptado a los nuevos tiempos. Hay que adecuar el permiso por puntos a las nuevas circunstancias" señaló Pere Navarro, director general de Tráfico en la Jornada "Hablemos de Movilidad Segura y Sostenible", organizada por Guaguas Municipales y el periódico La Provincia, el pasado 28 de abril en Las Palmas de Gran Canaria.





"TENEMOS UN PROBLEMA CON EL WHATSAPP Y EL MÓVIL PARA LA SEGURIDAD"

PERE NAVARRO,
DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Según datos de la DGT, las distracciones al volante se han cobrado la vida de más de 300 personas cada año (datos septiembre de 2021). La más habitual, el uso del móvil. *"Aproximadamente un 22% de las personas conductoras españolas reconoce haber hablado sin manos libres, leído mensajes o consultado las redes sociales durante el último mes. Más de la mitad declara haber hablado con un sistema de manos libres, a pesar de reconocer que supone una distracción al volante"*, señala el director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, Álvaro Gómez.

E, incluso, según el estudio de Gonvarri y Movistar de 2019, declaran que se distraen cuando utilizan el móvil, muy por encima del 25% que se distrae con comida o bebida, del 28% que lo hace cuando piensa en otras cosas o el 38%, por utilizar el GPS

Por qué las distracciones provocan accidentes

Las distracciones afectan a la conducción, incrementando el número de errores e infracciones que se cometen al volante (ver infografía).
Pero ¿cómo afectan?
Muy fácil. Ralentizando nuestras reacciones.
Se considera que un conductor normal tarda en reaccionar ante un estímulo (un peligro, por ejemplo) entre 1 y 1,5 segundos. Durante ese tiempo, el conductor no pisa el freno, ni esquiva con la dirección, mientras el coche continúa recorriendo metros (por ejemplo, en un segundo, un vehículo que circule a 60 km/h recorre más de 16 metros y a 80 km/h, más de 22 metros). Pero si el conductor marcha distraído, ese tiempo de reacción aumenta. Por ejemplo, al contestar a una llamada, el tiempo de reacción sube hasta 8 segundos (unos 130 metros a 60 km/h) y hasta 14 segundos por teclear en el navegador (333 metros).
Y claro ese aumento de la distancia recorrida antes de comenzar a frenar provocan choques, atropellos o, en el mejor de los casos, sustos importantes.
En la web de la revista hay una infografía interactiva **revista.dgt.es/revista/distancia-distraccion/index.html** muy ilustrativa al respecto.





(ver infografía). Y ese uso del móvil no solo es para realizar o recibir llamadas: un 86%, según el mismo informe, habla de buscar información, escribir WhatsApp (85%), hacer fotos (83%), grabar videos (82%) o leer noticias (84%).

CONSEJOS. Los consejos de los expertos son claros. *"Durante la conducción, el móvil debe guardarse en algún lugar donde no quede alejado, para poder acceder a él en caso de accidente, pero que no suponga una tentación su uso"*, dice el director del Área de Movilidad del RACC, Cristian Bardají, que añade que *"debe estar silenciado, con las notificaciones desactivadas, e incluso es recomendable instalar algunas aplicaciones que activan el modo avión del dispositivo cuando este se conecta al Bluetooth del coche"*.

Son, sin embargo, consejos que llueven sobre mojado hasta el punto de que ya se habla de una enfermedad de última generación llamada nomofobia, *"una ansiedad y miedo irracional a estar durante un tiempo sin poder usar el teléfono"*, alerta Luis Montoro, presidente de honor de Fesvial y catedrático de Seguridad Vial. Si bien el manos libres ha reducido la siniestralidad (según algunos estudios en algo más de un tercio), *"es muy importante tener en cuenta que, aunque no afecta al control motriz, sí que afecta, y mucho, a nivel cognitivo y provoca graves distracciones. Nunca se debería hablar por teléfono conduciendo más de dos minutos. Conforme van pasando los segundos, el riesgo de distracción y accidente se incrementa de manera importante"* (ver recuadro de la página anterior).

QUÉ NOS DISTRAE. *"Cualquier acción que haga que dejemos de prestar atención a la carretera distrae, no solo el uso del móvil, también, comer, beber, fumar, manipular la radio, etc."*, recuerda el responsable de Movilidad de RACE, Agustín Galdón. *"La clave está en la formación y la concienciación para que los conductores dispongan de toda la información y herramientas suficientes para poder conducir de manera responsable y segura evitando riesgos innecesarios"*. La cara y la cruz de un dispositivo que *"si se utiliza de la manera adecuada, puede ser de gran ayuda, como por ejemplo en caso de accidente, que contribuye a que la asistencia sea más rápida"*. ▶▶



El coche fantástico

Más allá del móvil, las nuevas tecnologías han convertido a nuestro vehículo en un coche fantástico que, como reconoce el propio Jesús Monclús (Fundación Mapfre), podrían detraer atención a la conducción y quizás habría que proponer unas pautas de seguridad claras en todas las interfaces persona-máquina. "Reconozco que yo mismo me he perdido alguna vez entre pantallas, menús, opciones…".

Las conclusiones de Luis Montoro (Fesvial) ante las nuevas tecnologías que nos esperan dan paso a la reflexión. "Si el vehículo le da al conductor demasiada información se produce un grave estrés atencional, con riesgo de accidente", insiste. "Hay muchas personas que no quieren tanta tecnología embarcada en el vehículo porque les produce también estrés tecnológico. De hecho, muchos conductores, tras comprar el coche desenchufan bastantes sistemas". El director del Área de Movilidad del RACC, Cristian Bardají, avisa de lo que está por llegar: "Las ayudas en la conducción o ADAS están diseñadas para hacer más segura la movilidad por carretera, pero las aplicaciones conectadas de los ordenadores de a bordo modernos también pueden suponer una fuente de distracciones. La clave es que su uso sea responsable".

Pero, ¿llegarán a madirar conductor y nuevas tecnologías? "Ya lo decía Albert Einstein", recuerda Luis Montoro: "Temo el día en que la tecnología sobrepase nuestra humanidad. El mundo será una generación de idiotas". Podremos tener carreteras y coches inteligentes, pero de nada servirá si no conseguimos hacer conductores inteligentes, porque en las manos del conductor siempre estará la decisión última que puede evitar o provocar un accidente de tráfico.





El móvil: un problema para la seguridad…

Precisamente es el móvil y su uso lo que centra el estudio realizado por la Fundación Mapfre, Teléfono móvil, cansancio, somnolencia y distracciones al volante, en el que deja claro que *"el móvil se ha convertido en la principal fuente de distracción, seguido del cansancio"*. En el trabajo dirigido por el director de Prevención y Seguridad Vial, Jesús Monclús, se constata que hablar por el teléfono móvil con el sistema de manos libres y mandar mensajes por WhatsApp mientras se conduce multiplica por dos la probabilidad de cometer errores graves en la conducción, como sufrir una salida de la vía, colisionar con un vehículo o atropellar a un peatón.

MENOR ATENCIÓN. También distrae de forma importante, ya que atender, por ejemplo, una llamada relajada, disminuye la atención un 36%, un porcentaje que sube al 40% cuando la conversación es estresante, y al 53%, cuando el conductor está ocupado leyendo y respondiendo mensajes de WhatsApp. Esta situación, en particular, eleva a 45 el número de infracciones que se pueden llegar a tener a la hora, entre ellas, saltarse un semáforo. El experimento se realizó en un simulador de conducción de última generación, que ofreció información sobre las consecuencias de cada situación experimental en la conducción de los participantes: errores e infracciones en la conducción y gasto de combustible. Por supuesto, con el móvil como uno de los grandes protagonistas.

> "UN 22% DE CONDUCTORES RECONOCE HABER HABLADO SIN MANOS LIBRES, LEÍDO MENSAJES O CONSULTADO LAS REDES SOCIALES DURANTE EL ÚLTIMO MES"
>
> **ÁLVARO GÓMEZ**
> OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL DE LA DGT

Jesús Monclús parafrasea a Quevedo. *"Érase una persona a un móvil pegado"*. Asegura que los conductores bajan la guardia, y es cuando cometen más del doble de errores que cuando conducen sin usar el móvil. De hecho, usar el WhatsApp "*es la segunda opción que conlleva más riesgo*". Aun así, *"si no existieran los móviles, habría que inventarlos, pero quizás cuidando más las implicaciones de su uso durante la conducción"*.

La nueva Ley de Tráfico que entró en vigor el pasado 21 de marzo endurece las



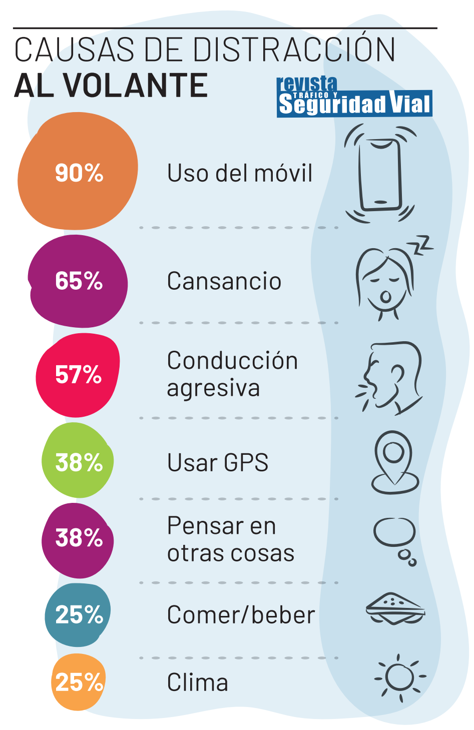


¿QUÉ NOS DISTRAE EN EL MÓVIL?

revista Seguridad Vial

Buscar información	86%
Escribir SMS o WhatsApp	85%
Leer noticias	84%
Hacer fotos	83%
Grabar vídeos	82%
Leer SMS o WhatsApp	82%

Fuente: Estudio Emotional Driving. 2019. Gonvarri y Movistar.



Fuente: Estudio Emotional Driving. 2019. Gonvarri y Movistar.

sanciones por el uso inadecuado del teléfono móvil mientras se conduce y sólo tenerlo en las manos pasará a estar castigado con seis puntos menos en el carné de conducir, aunque se mantienen los 200 euros de multa. *"Se trata de una medida importante, que contribuirá a reducir la incidencia del problema. No obstante, debe tenerse en cuenta que las distracciones, como cualquier otro factor de riesgo, exigen un enfoque integral, que intervenga sobre todos los elementos con capacidad para reducir el riesgo y gravedad de un siniestro"*, recalca desde la DGT Álvaro Gómez.

Para Luis Montoro, "el motivo es claro: el móvil está provocando más accidentes con víctimas que el alcohol y la velocidad y es también la mayor causa de atropello de los peatones por distracciones de estos". Datos que corrobora Jesús Monclús. *"Prohibir sujetar el móvil con las manos fue sin duda un acierto, pero ahora sabemos que el mensaje "con el manos libres no pasa nada" tampoco es correcto"*.

DEL WHATSAPP A RESERVAR MESA. Entre las prácticas de riesgo más comunes están mirar el móvil, atender una llamada, hacer una llamada, buscar alguna información, leer algo en el móvil, escribir un WhatsApp, *"y como herramienta de trabajo, lo que ha dado lugar a una tipología de accidente cada vez más frecuente y de extrema gravedad"*, indica el presidente de Fesvial. Además, no sólo afecta a la seguridad, también al bolsillo del conductor y al medio ambiente ya que hay un incremento promedio del gasto de combustible del 9,5%. ¿Quién será, algo urgente, el fontanero, la llamada que estaba esperando, debo contestar…? Jesús Monclús insiste: *"Lo mejor es que ni siquiera oigamos que el teléfono suena por una llamada o que nos llega un aviso sonoro de un mensaje"*.

Los años han dado al móvil un uso cada vez más protagonista. Además de las llamadas, el móvil tiene otros usos: GPS, hacer fotos, reservar hoteles o mesa en un restaurante, buscar gasolineras… *"Son utilidades que podrían parecer seguras, pero que entrañan serios peligros. Cualquier manipulación del Smartphone durante la conducción supone un riesgo, así que el uso de sus funciones complementarias debe evitarse con el vehículo en marcha. Ese es también el espíritu de la norma actual"*, apunta Cristian Bardají. ◆

EN BARCELONA HAY MÁS DE 200 KILÓMETROS DE CARRIL BUS

Carriles reservados: Solución y problema

El crecimiento imparable del comercio electrónico, con las necesarias entregas domiciliarias, y **la implantación de carriles reservados (bus, bici…) plantean nuevos retos** en las envejecidas ciudades españolas. Algunas ciudades ya modifican sus ordenanzas municipales para hacer frente a estos retos.

• J.M. M.

Las ciudades en España han encontrado en el carril-bus y en los carriles bici una solución para el problema de la congestión circulatoria y su derivada de contaminación y atascos. Pero dichos carriles eliminan, a la vez, la posibilidad de aparcar o parar ante muchos inmuebles céntricos a sus vecinos.

Un problema que es acuciante por el envejecimiento de la población –ancianos con dificultades de movilidad o impedimentos físicos no pueden parar y bajarse cerca de su domicilio– y el auge del comercio electrónico –que para entregar mercancías debe tener donde detenerse–.

ESPAÑA ENVEJECIDA. Según el Instituto Nacional de Estadística (INE) en 2015 había en nuestro país 2.236.448 españoles mayores de 65 años y seis años después, en 2021, la cifra había crecido en casi cien mil personas más. De hecho, según datos del diario económico Expansión, mientras que en 1971 el porcentaje de mayores de 64 años en España era del 9,78%, en junio de 2021 era el 20% de la población. Es decir, que 2 de cada 10 españoles tienen más de 64 años.

Además, el 54% de la población ya habita en ciudades, según cifras de Naciones Unidas, una tendencia en crecimiento. De hecho, se cree que en 2050 el 66% de la población vivirá en áreas urbanas, cifra que en España ronda el 77%.

VENTAS ELECTRÓNICAS. El comercio electrónico es un sector en alza. Según la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en el primer trimestre de 2021 su facturación alcanzó los 12.474 millones de euros, con un crecimiento interanual del 2%, y más de 289 millones de transacciones (+27,7%). De hecho, un 7% de las ventas de prendas de vestir y un porcentaje similar (6,7) de la actividad de los restaurantes son transacciones electrónicas.

Estas compras 'electrónicas', luego deben ser entregadas al comprador. Y aunque se estén ensayando sistemas de entrega de productos que van desde bicicletas, almacenes de proximidad e, incluso, drones, hoy la mayoría se siguen entregando en vehículos (moto o furgoneta) que debe circular –muchas veces con prisas–, aparcar –a veces en doble fila, sobre la acera o un paso de peatones…–.

Esta entrega es cada vez más difícil para el repartidor, ya que amplias zonas de los centros urbanos están peatonalizándose y/o restringiendo el paso o el aparcamiento a los vehículos particulares –en especial a los más contaminantes–.

Además, con la llegada de nuevos modos de movilidad más sostenibles –como bicicletas y VMP– y para una mejor gestión de la movilidad de los medios de transporte público –autobuses, etcétera–, están generalizándose la implantación de carriles especiales: bus, bici…



Como todos los ciudadanos

Un colectivo que también podían verse especialmente afectado por el incremento de los carriles especiales en la ciudad son las personas con discapacidad. Sin embargo, Oscar Moral, asesor jurídico de CERMI (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad), entidad que lleva 25 años defendiendo los intereses de estas personas, no es partidario de ningún 'privilegio'. *"Las personas con discapacidad tienen que acceder a sus pisos exactamente igual que todos los demás ciudadanos. Buscar donde aparcar su coche y luego llegar hasta su edificio. Eso sí, lo que debe es cumplirse las medidas de accesibilidad respecto a aceras, pasos de peatones, acceso a portales, etcétera".*

CARRIL BICI, BUS… Según el Informe 2019-2020 del Observatorio de Movilidad Metropolitana, por ejemplo Barcelona incrementó en 21 kilómetros la distancia cubierta por carriles-bus hasta un total de 212 kilómetros. Cerca están los 145 de Madrid, 90 de Valencia y 47 de Sevilla. E incluso Málaga, Zaragoza o Granada, disponen de 22, 15 y 14 kilómetros. Además –y este dato es significativo– hay carriles-bus en el 23% de las calles de Barcelona; 22%, en Valencia; y 9% en Madrid.

Algo similar ocurre con las vías ciclistas. En 2019, Barcelona tenía 1.184 kilómetros de carriles para bicis, seguida de Zaragoza (371) y Madrid (319), aunque las cifras por millón de habitantes sitúan por delante a Barcelona (897), Zaragoza (747) Alicante (522) San Sebastián (429), Cáceres (416), incluso a Lleida (303).

Estos carriles-bici tienen el problema añadido de que las bicicletas son vehículos silenciosos y pueden 'sorprender' a los ciudadanos distraídos y más a los mayores, o con problemas de audición.



La congestión y los nuevos modos de movilidad están llenado las ciudades de carriles especiales: carril bus-taxi, carril bici...



Kilómetros de carril-bus

Barcelona	212
Madrid	145
Valencia	90
Sevilla	47
Málaga	22
Zaragoza	15
Granada	14
San Sebastián	12
Alicante	7
Mallorca	5

Fuente: Observatorio de Movilidad Metropolitana-Informe 2019-2020. Año 2019

Y más aún cuando discurren sobre la acera…

TAXATIVAMENTE PROHIBIDO. El problema es que estos carriles especiales, situados en las calles principales y céntricas y comerciales impiden detenerse para el necesario reparto del comercio electrónico y también dificultan a los vecinos cuestiones como dejar la compra o a un mayor con problemas de movilidad, aunque sean temporales.

El Reglamento de Circulación reconoce a los ayuntamientos (art. 93.1) la capacidad de regular el régimen de paradas y estacionamientos, que (art.93.2) *"en ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento"*. Y el artículo (94.h) prohíbe parar *"en los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano"*.



EL REGLAMENTO PROHÍBE PARAR EN LOS CARRILES PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO

ACTUALIZAR ORDENANZAS. Algunas ordenanzas municipales tratan de recoger esta nueva realidad del reparto de las mercancías 'electrónicas'. Por ejemplo, la Ordenanza reguladora de la movilidad amable del Concello de Pontevedra recoge (art. 15.4) que *"en las calles o zonas de circulación restringida excepto servicios no declaradas de preferencia peatonal, que cuenten con tráficos separados y carezcan de zonas de estacionamiento restringido para servicios, se admitirá de manera excepcional que el transporte de bultos, enfermos o personas con diversidad funcional, a edificios que carezcan de garaje, pueda materializarse mediante el estacionamiento en la calzada o espacio reservado a la circulación motorizada, por el tiempo imprescindible para la realización del servicio y sin superar los dos minutos"*. Y aunque prohíbe *"estacionar, ni siquiera parcialmente, encima de la acera"*, incluye a los vehículos autorizados para residentes, comerciantes y profesionales y carga y descarga como "servicios" lo que *"permitirá (...) el estacionamiento de servicios (...), por el tiempo imprescindible para la realización del servicio y sin que (...) puedan superarse los 10 minutos"* (art. 8.2).

También en Valencia, en la Ordenanza Municipal en vigor desde 2019, se incluyó a los servicios de transporte adaptado para personas con discapacidad, considerando paradas autorizadas *"las que deban realizar los servicios de transporte adaptado para personas con discapacidad (microbuses, furgonetas, eurotaxis, etc.), por el tiempo necesario para efectuar en condiciones de seguridad la subida y bajada de estas"* y se autorizan en las zonas de carga y descarga e incluso en el carril-bus *"salvo que no exista otro carril en la vía de servicio o similar, que permita hacerlo próximo a la acera"* siempre que no se provoquen situaciones de peligro.◆

UNA OFERTA CADA VEZ MAS FLEXIBLE CONVIERTE AL COMPRADOR EN CLIENTE

Renting: no compro un coche, sino un pack de servicios

Las circunstancias hacen que muchos duden a la hora de embarcarse en la compra de un coche. Por eso proliferan las ofertas flexibles para un usuario al que se seduce no con un producto sino con una oferta de servicios. **La comodidad y el acceso a vehículos más seguros y ecológicos** son motivaciones centrales, con una derivada además muy positiva desde el punto de vista de la seguridad vial: la renovación constante aumenta el número de coches más modernos en circulación.

• Iñaki **MORENO**

El coche que uno conduce puede seguir siendo un símbolo de estatus social, un elemento definitorio de la marca personal de quien se sienta al volante y hasta la expresión misma de su capricho más deseado. Eso no ha cambiado en décadas, pero sí lo está haciendo, y de manera evidente, la manera en que todo ello puede llegar a concretarse.

De hecho, la compra directa en el concesionario ya no supone la única vía de entrada para cumplir la aspiración de contar con un vehículo. El renting y la amplia panoplia de fórmulas en que se ofrece al usuario representa una evolución del concepto de propiedad del coche, con diferentes grados de compromiso del cliente. Este valora el acceder a un coche más moderno y que la operación ya no sea obligatoriamente a largo plazo, lo que se traduce en una posibilidad de actualización a los últimos estándares de consumo y seguridad, implanteables cuando se mantiene el mismo vehículo durante un largo periodo de tiempo.

El modelo base del renting parte de que el conductor decide al final del plazo acordado si se queda el coche, lo cambia por otro o renuncia a continuar con el servicio. Pero esta modalidad se ha ido sofisticando.

CRECIMIENTO EXPONENCIAL. José Martín Castro, presidente de la Asociación Española de Renting (AER), explica que ya no se puede pensar solo en el modelo original, *"que eran cuotas fijas a 48 meses y te lo quedas o lo devuelves y hacemos otro renting"*. Lo habitual es que además del uso y disfrute del vehículo se incluya en las cuotas el seguro a todo riesgo, mantenimiento integral y reparaciones, asistencia en carretera, etc. Otras opciones como cambio de neumáticos, seguro sin franquicia, vehículo de sustitución o ampliación del límite de kilómetros al año pueden ser ofertas adicionales que, evidentemente, repercuten en el coste final.

Como resultado, el parque de vehículos en renting ha subido un 44%, mientras que los usuarios casi se han quintuplicado desde 2015. Según datos de AER, las empresas de renting tienen ya más de 800.000 unidades. Autónomos y particulares son quienes más incrementan su presencia en este sector, con



Coches "a lo Netflix"

Sin entrada, casi siempre sin permanencia y con los servicios asociados al renting. Así se presentan los modelos de suscripción, que proponen un cambio de paradigma basado en que, si la mayor parte del tiempo el coche está parado, ¿por qué mantener un bien tan caro si puedo pagar solo por los periodos en que sí lo uso? Para el presidente de AER es un modelo eminentemente urbano que combina alquiler tradicional y renting. Su mayor inconveniente, el precio: *"Cuanto más espontánea sea nuestra decisión y menos planifiquemos, más caro va a ser"*, afirma. Como en el renting, aumentan los actores que empiezan a probar suerte en este emergente mercado: fabricantes, start-ups, concesionarios, etc.



También con ayudas del Estado

El Plan Moves III ha sido la primera actuación del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en materia de movilidad sostenible. Incluye ayudas para renting de eléctricos e híbridos enchufables, cuya cuantía depende en primer lugar de si se entrega uno para achatarrar o no y del tipo de vehículo: para eléctricos de más de 90 km de autonomía, 7.000 euros o 4.500 si no se retira uno antiguo; para híbridos enchufables, hasta 7.000 o 4.500, según el caso; de 1.000 a 1.300 para motos y entre 7.000 y 9.000 para las furgonetas. Estas ayudas estarán vigentes hasta finales de 2023 y su dotación inicial es de 400 millones de euros.

un crecimiento del 14% en los primeros meses de 2022 respecto al mismo periodo de 2021. Esto significa que el renting ya no es territorio exclusivo de empresas: los clientes individuales suponen la mitad de su cartera total de usuarios lo que, además, redunda en el rejuvenecimiento del parque móvil.

UN CAMBIO CULTURAL. José Coronel de Palma, presidente de la Asociación Española de Leasing y Renting (AELR), apunta que *"los hábitos sociales, en especial entre los jóvenes, pasan por disponer de menos lastres y solo asumir los costes que se originan por lo que se usa y en proporción al uso que se hace"*.

En su opinión, *"el volumen de compras que asume el arrendador consigue unas sinergias que se transfieren a los arrendatarios, consiguiendo un pago mensual más competitivo que cuando se compara con el pago periódico de un préstamo, por ejemplo"*.

Como resultado, asegura que *"todas las comparativas entre compra financiada y renting salen favorables a este"*, si se asume la devolución al finalizar el periodo contratado o la venta del vehículo financiado a los 4-5 años. *"Ante escenarios de tenencia más larga del vehículo, a partir de 8-10 años, salvo por posibles incidencias mecánicas, la financiación sale con un menor coste, si bien hoy en día cada vez menos consumidores proyectan un escenario tan largo"*, asegura.

SE DIVERSIFICAN LAS FÓRMULAS ALTERNATIVAS DE ACCESO AL VEHÍCULO

Precisamente en esta redefinición de los tiempos descansa en buena medida el auge de estas fórmulas alternativas de acceso al vehículo. Influyen factores coyunturales como la incertidumbre económica, las dificultades por la crisis de suministros o las limitaciones de circulación en grandes ciudades relacionadas con factores medioambientales. A nivel particular, la posibilidad de acceder a un catálogo de servicios, el hecho de que esté asociado a un vehículo nuevo y posiblemente de una categoría superior a la que el usuario podría acceder en la compra directa son otros factores relevantes.

En este sentido, Castro apunta que el cliente está concienciado con la seguridad y la sostenibilidad y esto *"le hace estar dispuesto a comprometerse económicamente"*. Como consecuencia, *"las empresas identifican los vehículos que menos consumen y los mas seguros, y esto se esta convirtiendo también en un elemento de entrada"*.

UN NEGOCIO CON FUTURO. Prueba de que se trata de un sector en crecimiento es, como señala Juan-Martín Castro, que las 16 empresas asociadas a la AER, *"que representan el 92% del mercado"*, adquirieron el año pasado vehículos por valor de 6.000 millones. Esto, explica, les permite acceder a una economía de escala con la que ofrecer productos con precios estables y con ▶▶



La opinión de los clientes

MAYA ODELL

“La clave es la comodidad que ofrece”

Maya es fiel cliente de Toyota y de su concesionario, donde ha adquirido los cuatro coches que ha tenido. Al tercero ya accedió por renting y el actual, un Corolla Trek, lo tiene desde hace un año. No dispone de servicios añadidos, pero valora que adapta el modelo contratado a sus necesidades: ahora precisa de uno grande para atender a un familiar con necesidades especiales, “pero para mí y mi hija me bastaría uno más pequeño”. La clave, “la comodidad”.

JORGE CASASEMPERE

“Una fórmula con la que piensa seguir”

Un rosario de averías en su coche llevó a Jorge Casasempere aplantearse un cambio y en ese camino se cruzó el renting. Empezó con un Volvo XC60 y ahora conduce un Mercedes GLC por el que paga a ALD Automotive algo menos de 500€ con todo incluido. Despreocuparse de seguro, mantenimiento o revisiones y la estabilidad del coste son las ventajas que valora de una fórmula con la que piensa seguir en el futuro.



Concesionarios, marcas, talleres, etc., están incorporando en los últimos años el renting como una de las posibilidades para comercializar sus vehículos y fidelizar a los clientes.

Renting: no compro un coche, sino un pack de servicios

márgenes donde incluir esos servicios de valor añadido.

Además, la variedad de actores que empiezan a participar en renting da idea de su pujanza: empresas de alquiler tradicional, concesionarios o bancos ofrecen servicios que incluyen el uso de un bien como es el automóvil. También los fabricantes, cuyas propuestas de renting cada vez se muestran más integradas en su publicidad convencional, o incluso con apuestas más avanzadas como el recientemente presentado Mobilize de Renault, que ya no vende los coches sino la movilidad asociada a ellos con un servicio de alquiler por periodos cortos o suscripción.

Castro señala que *“hay un cambio importante por parte de las propias marcas, que han empezado a hacer publicidad de renting, sobre todo en los dos últimos años”*. Explica que su percepción es que el cliente, en el formato aspiracional, opta por esta vía de acceso al vehículo y por eso se han decidido a apostar por ello. Por otra parte, afirma que se está poniendo de moda culturalmente *“porque entran los fabricantes, porque los talleres ya se han acostumbrando a él y porque está encajando muy bien con la situación de incertidumbre que estamos viviendo”*.

PUERTA DE ENTRADA. Dudas e inseguridades que se acentúan por los cambios regulatorios que se vislumbran en el horizonte relacionados con las limitaciones a los vehículos más contaminantes: *“La gente es consciente de que los vehículos de hoy son de transición, lo que hace pensar en comprometerse durante tres años y luego ya veremos”*, señala Castro. En definitiva, muchos conductores se plantean que quizá sea aventurado comprar un vehículo que en poco tiempo se puede quedar obsoleto.

De hecho, una encuesta de la empresa de renting Northgate indica que un 74% de los españoles ya se plantea optar por un vehículo eléctrico. De ese porcentaje, dos tercios apostaría por ello si pudiera



Más modernos, más seguros

Las inversiones de las empresas de renting en compra de vehículos afectan positivamente al parque móvil al inyectar savia nueva. Porque lo cierto es que de enero a abril se han matriculado un 12% menos coches que en el mismo periodo del año pasado, según la patronal de concesionarios Faconauto. Si a eso unimos que, como indica la asociación de distribuidores Ganvam, los vehículos de más de 15 años sostienen el mercado de segunda mano al suponer casi el 40% de las operaciones, el parque móvil no se renueva todo lo deseable. La consecuencia inmediata tiene que ver con la seguridad: según el estudio “Principales Cifras de la Siniestralidad Vial. España 2020” (ONSV) la edad media de los vehículos donde iban los fallecidos en accidente era de 15 años. Cabe recordar que los turismos matriculados a partir del año 2015 son los que llevan elementos de seguridad activa y pasiva relevantes como asistencia a la frenada, control de estabilidad, etc.



El mercado de segunda mano en el renting es una de sus posibilidades de desarrollo.

PARA MUCHOS CLIENTES EL RENTING ES UNA PUERTA DE ENTRADA A VEHÍCULOS MÁS POTENTES Y SEGUROS

cambiarlo todos los años, dado su elevado precio y las constantes mejoras tecnológicas que permiten ir aumentando su autonomía y seguridad. Otro estudio al respecto realizado por Coches.net afirma que el 55% de los usuarios de renting quieren contratar un eléctrico.

FUTURO: SEGUNDA MANO. La misma encuesta señala que cuatro de cada diez clientes consultados estarían interesados en contratar operaciones con vehículos de ocasión. El incentivo para el conductor radica en la posibilidad de lograr cuotas más bajas, y para la empresa en ampliar el ciclo de vida de un vehículo al que, fruto de las condiciones del contrato, se le ha proporcionado un mantenimiento impecable.

Para el presidente de AER, la normalización del vehículo de ocasión en el sector del renting puede servir, además, como una manera de captar nuevos clientes que, con cuotas más económicas, acabarán perdiendo el miedo a estas nuevas fórmulas. Aunque advierte de que esa rebaja en la cuota podría llegar al 10-20% pero no más, ya que el "*perfecto estado de mantenimiento*" en que se encuentra el vehículo es lo que genera el mayor gasto y esa oferta se mantiene sea nuevo o de segunda mano.

Otra clave del desarrollo de estas fórmulas será su popularización en todo el territorio nacional. Coronel de Palma señala que los residentes en entornos urbanos son los primeros en decantarse por ello: *"El eje mediterráneo (Cataluña y Valencia) junto con Madrid son las zonas donde vemos mayor crecimiento de automóviles"*.

Desde AER añaden otras zonas más pobladas como País Vasco, Sevilla o Zaragoza, siempre grandes áreas metropolitanas, aunque detectan una mayor capilarización y ya hay *"un crecimiento intenso en todas las provincias, incluso en las de menor densidad de población"*. ◆

PARA TODOS LOS GUSTOS

Las variantes son incontables. Proponemos una muestra con datos tomados de las webs de empresas de renting que, eso sí, advierten de que el valor final se determina tras el contacto directo con el cliente.

GAMA ALTA

EMPRESA: ALD Automotive.
MODELO: Lexus NX 350 h Executive 2WD.
CUOTA DE ENTRADA: 3.000€+IVA = 3.630€
MENSUAL: 732+IVA = **885,72€.**
SERVICIOS: mantenimiento y reparaciones; neumáticos; Red Premier de talleres; seguro+Serviplus; asistencia en carretera.
DURACIÓN: 48 meses.
LÍMITE DE KMS.: 60.000 (en cuatro años).

ECONÓMICO



EMPRESA: LeasePlan.
MODELO: Peugeot 208 PureTech Active (gasolina).
CUOTA DE ENTRADA: 0 /
MENSUAL: **277€** (IVA incl.).
SERVICIOS: asistencia en carretera, gestión de impuestos y matriculación, mantenimiento, averías y neumáticos, varios conductores, seguro.
DURACIÓN: 60 meses.
LÍMITE DE KMS.: 10.000 al año.

HÍBRIDO



EMPRESA: Kinto.
MODELO: Toyota C-HR Electric Hybrid 125H Advance
CUOTA DE ENTRADA: 0
MENSUAL: 347€ +IVA= **419,87€.**
SERVICIOS: seguro a todo riesgo sin franquicia, mantenimiento, asistencia en carretera, vehículo de sustitución, neumáticos, impuestos, multas.
DURACIÓN: 48 meses.
LÍMITE DE KMS.: 10.000 al año.

ELÉCTRICO



EMPRESA: Alphabet.
MODELO: Mini Cooper SE
CUOTA DE ENTRADA: 0
MENSUAL: 422€+IVA= **510,62€.**
SERVICIOS: seguro, asistencia en carretera, mantenimiento, sustitución de neumáticos, pago de impuestos, ITV.
DURACIÓN: 60 meses.
LÍMITE DE KMS.: 10.000 al año.

PERMISOS AM Y A1 Y LICENCIAS LVA Y LCM

Los menores también conducen

Aunque la edad mínima para obtener el carné de conducir de la clase B son los 18 años, es posible acceder a otros permisos y licencias de conducir antes de la mayoría de edad. **Explicamos cuáles son y cómo obtenerlos.**

• Carlos **NICOLÁS FRAILE**

En España hay 57.000 conductores menores de edad. Porque, para conducir vehículos de motor legalmente, no es necesario ser mayor de edad. Actualmente existen cuatro autorizaciones administrativas distintas, dos permisos y dos licencias, que permiten conducir antes de cumplir los 18 años. Para obtener cada una de ellas será condición necesaria pasar el correspondiente examen de aptitudes psicofísicas. El resto de los requisitos necesarios son estos:

EL A1 ES EL PRIMER PERMISO DE CONDUCIR QUE SE PUEDE OBTENER, CON 16 AÑOS

MOTOCICLETA. El permiso de la clase A1 es el primer permiso disponible de motos. Autoriza a conducir motocicletas sin sidecar con tres condiciones: cilindrada máxima de 125 cc, potencia máxima de 11 kilovatios (15 CV) y relación potencia/peso no superior de 0,1 kW/kg. También triciclos de motor, ciclomotores, cuadriciclos ligeros y vehículos de movilidad reducida. Para obtenerlo es necesario pasar dos pruebas teóricas –común y específica de moto–, y dos prácticas: maniobras en circuito cerrado y circulación en tráfico abierto.

CICLOMOTOR. La edad para obtener un permiso comienza a los 15 años, con el AM. Este autoriza a conducir ciclomotores hasta 50 cc, de dos y tres ruedas, y cuadriciclos ligeros, esos pequeños 'coches' con motores de gasolina hasta 50 cc, y de otros tipos (también eléctricos). Para ser titular del permiso AM siendo menor de edad es necesario aprobar dos exámenes: un teórico específico y una prueba práctica en pista, con



Las mismas **obligaciones**

Todos los conductores de vehículos –necesiten o no autorización para conducir– están obligados a obedecer las normas de circulación. También los conductores menores de edad. Ya sea en ciclomotor, bicicleta o patinete, un menor debe obedecer las mismas normas y cumplir las mismas las obligaciones que el resto de los conductores: ponerse el casco, respetar los límites de alcoholemia (0,0 en este caso) y de velocidad, o no conducir bajo los efectos de las drogas. La gran diferencia entre conductores mayores y menores de 18 años es que si un menor comete una infracción de tráfico, sus padres o tutores legales son responsables solidarios. Es decir, legalmente deberán pagar las multas y responder de los daños causados. En el caso de que el menor cometiera un delito contra la seguridad vial, Guardia Civil o Policía Municipal determinarán el procedimiento pero en ningún caso se podrá aplicar al menor el Código Penal, como establece su artículo 19.



57.000 menores con permiso o licencia

Actualmente, en España hay algo más de 57.000 menores de 18 años con permiso de conducir. Las licencias en cambio apenas alcanzan el 1% de las autorizaciones.

Es notable, además, el descenso del número de conductores menores de edad: este dato, en solo en 10 años, ha caído más del 60%.

	2022	2020	2015	2010
Permiso A1	10.436	7.499	7.454	6.001
Permiso AM	46.178	40.829	38.466	122.948
Licencia LVA	409	424	352	232
Licencia LCM	0	0	1	0
Total	57.023	48.752	46.273	129.181

maniobras adecuadas al tipo de ciclomotor (estacionamiento, zig-zag, cambio de sentido...).

AGRÍCOLA. La licencia de vehículos agrícolas (LVA) es una de las dos licencias disponibles actualmente en España y puede obtenerse desde los 16 años. La LVA autoriza a conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y con remolque, cuya velocidad máxima no pase los 45 km/h, o no superen el peso ni las dimensiones establecidos para los vehículos ordinarios. Para obtenerla es necesario tener 16 años cumplidos y aprobar dos pruebas, una teórica específica y otra práctica de maniobras en circuito cerrado.

DISCAPACITADOS. La otra licencia disponible es la LCM. Esta licencia se puede obtener a partir de los 14 años y autoriza a conducir vehículos para personas con movilidad reducida. Aunque, para transportar pasajeros, su titular deberá tener al menos 16 años.

Como en el resto de permisos y licencias, para obtener la LCM, el aspirante, además de tener 14 años cumplidos, deberá superar dos pruebas: una teórica específica de control de conocimientos y otra práctica de control de aptitudes y comportamientos en pista. ◆

Antes de los 14, solo bicis

Los niños menores de 14 años tienen prohibido conducir por la vía pública cualquier tipo de vehículo que necesite estar matriculado para circular. Por tanto, hasta esa edad sólo pueden llevar bicicletas, triciclos y cuadriciclos a pedales o eléctricos, patinetes, eléctricos o no, y otros vehículos de esta categoría, considerados sin motor. Y solamente en vías urbanas y en carreteras convencionales, donde no puedan suponer un grave riesgo para sí mismos ni para otros usuarios. Además, los menores de 16 años deberán llevar siempre el casco protector correctamente abrochado, también en las vías en zonas urbanas.

Y si son pasajeros...

Para que un menor pueda ser pasajero en una motocicleta, un ciclomotor o una bici (en esta última deberá ir en una silla homologada) es obligatorio que tenga al menos 7 años de edad. El conductor deberá ser el padre, la madre, o un tutor autorizado. Si el conductor es otro adulto distinto a los mencionados, el menor solo podrá ser pasajero en una moto, ciclomotor o bici a partir de los 12 años. Y deberá llevar el casco puesto y bien abrochado.





ENTREVISTA

Rosa Montero

PERIODISTA Y ESCRITORA

"Soy una gran defensora del transporte público"

Premio Nacional de las Letras 2017 y autora de una veintena de novelas, Rosa Montero (Madrid, 1951) es firme defensora del transporte público y del coche compartido. Aplaude la peatonalización de los centros de las ciudades y, aunque le encanta conducir, solo utiliza su vehículo para viajes largos. El resto del tiempo lo deja aparcado en un garaje. Acaba de publicar "El peligro de estar cuerda", que ella denomina *"el libro de mi vida"*, un texto en el que relaciona locura y genialidad.



• Pilar **ORTEGA**

Cuando la también periodista Rosa Montero se puso a escribir "El peligro de estar cuerda" (Seix Barral), sabía bien que partía con ventaja. Sus ataques de pánico de juventud, tener la literatura como un desahogo para su "cabeza paralela", encontrarse con creadores con perturbaciones similares a las suyas y la necesidad de reivindicar la diferencia encendieron los motores de un texto que le ha servido también para explorar el sentido de la vida y de la muerte.

Rosa Montero defiende en "El peligro de estar cuerda" (Seix Barral) el valor de ser diferente, hasta el punto de decir que "lo raro es lo normal", que "la normalidad no existe", que "sólo es una construcción estadística". Se trata de un texto híbrido, en el que se entremezclan la ficción, el ensayo y el testimonio personal, y en el que disecciona los vínculos que hermanan la genialidad y la locura. Son páginas donde la luz y la oscuridad brillan a partes iguales.

Estar cuerdo tiene muchos peligros, pero ¿no cree que más peligros tiene la carretera?

Todo lo que hacemos, la vida misma, tiene un riesgo. Cada día sorteamos la posibilidad de que nos ocurra algún accidente. Los automóviles nos pueden reventar, pero eso no nos impide meternos alegremente en el coche con los niños, la abuela y el perro y recorrer 500 kilómetros hasta la playa. Lógicamente, hay que respetar las normas de circulación, pero el peligro existe siempre.

Dígame cuáles son sus hábitos de movilidad: coches, autobuses, patinete, bicicleta…

A mí me encanta conducir. Sobre todo, cuando voy relajada, sin prisas y sin agobios. Yo tengo coche, pero en Madrid, la ciudad donde vivo, lo tengo metido en un garaje. Tener coche en una gran ciudad no tiene sentido, cuando hay tantas posibilidades de usar el transporte público, del que soy una gran defensora. Normalmente, y si puedo, voy andando a todos los sitios. Me encanta caminar. Y si no, utilizo el metro o tomo un taxi.

¿Y la bicicleta?

Pues sí tuve una bicicleta, pero me rompí la nariz y no me llevo muy bien con este medio de transporte. Tengo muchos amigos ciclistas, pero es un vehículo que me da pavor, porque no hay mucho hábito todavía y se producen faltas de respeto muy frecuentemente. Y los patinetes me parecen un horror.

¿Se puede conducir imaginando la trama de un libro como "El peligro de estar cuerda", por ejemplo? ¿Ser creativo y conducir son tareas incompatibles?

Yo creo que sí se puede ser creativo en un coche. A menudo yo me enfrento a viajes largos, con 700 kilómetros de por

Rosa Montero

medio, y consigo relajarme y dejar fluir la cabeza. Voy sin prisas, eso sí, disfrutando de la experiencia del viaje, y reconozco que la imaginación se pone a trabajar y se me ocurren cosas que podrían formar parte de mis fantasías literarias.

¿Ha tenido alguna mala experiencia en la carretera?

Afortunadamente, solo he tenido un accidente. Fue en la M-30. Yo iba con un Seat pequeño y me tragué un BMW enorme que se paró de repente. La verdad es que no tengo ningún recuerdo desagradable de percances en carretera. Lo que sí me llama la atención es que antes se pinchaban mucho las ruedas y ahora, no.

> "LA BICICLETA ME DA PAVOR. NO HAY MUCHO HÁBITO TODAVÍA Y SE PRODUCEN MUCHAS FALTAS DE RESPETO"

¿Le preocupa el imperio de los coches en las ciudades? ¿Cree que es necesario peatonalizar los cascos históricos?

Sin duda, me parece una idea magnífica peatonalizar las ciudades para que el ciudadano utilice el transporte público y los aparcamientos disuasorios. Que sean los peatones los que invadan las ciudades para hacerlas más humanas.

¿Se ha planteado alguna vez tener un coche eléctrico para aliviar el impacto en las emisiones de CO_2?

Yo tengo un coche híbrido y sí noto que la concienciación medioambiental crece. Es necesario un compromiso serio, porque tenemos un problema gravísimo con las emisiones y el calentamiento global. Es cierto que tener un coche te da independencia, pero también se pueden compartir. Yo creo que los coches compartidos, lo que se llama "sharing", es el futuro. Quien lo inventó, tuvo una idea genial.

¿Por qué cree que las personas mayores tienen tan mala fama al volante?

Porque hay mayores y mayores. Y no todos conservan las mismas habilidades a la hora de conducir. Por eso, porque se van perdiendo facultades con los años, los controles a este colectivo son más frecuentes. O deberían serlo.







¿Qué es la locura para usted?

La locura es soledad. Una soledad de gran calibre. Llegas a pensar que no eres humano. Es una soledad bestial, atronadora. Y la soledad, unida al ostracismo social, equivale a una condena en el infierno. Sin embargo, ya decía Séneca que ningún genio fue grande sin un toque de locura. Y yo lo firmo.

¿Por eso ha querido vincular en este libro locura y creatividad?

Sí, es un libro de celebración de la creatividad, porque es lo que nos permite salvarnos. Y aunque no es un libro autobiográfico, yo he sido mi propio escarabajo a la vista del entomólogo, que también soy yo. Yo siempre he sabido que algo no funcionaba bien dentro de mi cabeza. Y tengo que confesar que soy una persona especialmente existencialista. Con este libro yo he perdido el miedo a la muerte.

¿Estamos en un momento esperanzador para los que sufren algún trastorno mental?

Sí. Es cierto que la salud mental ha empeorado con la pandemia, pero se está hablando de ella de forma natural. Es una forma de liberación, un intento de normalizar los trastornos mentales. Mucha gente se va a sentir identificada en este libro. Cuando uno tiene una crisis mental, es como si llegara un gigante, te pegara una patada y te sacara de la vida. Somos uno de los países más medicados de Europa, donde se consumen más ansiolíticos. La oscuridad está, pero también hay que saber encontrar la luz, la belleza de la vida.

> "ES UNA IDEA MAGNÍFICA PEATONALIZAR LAS CIUDADES. QUE LOS PEATONES INVADAN LAS CIUDADES PARA HACERLAS MÁS HUMANAS"

Recientemente leí un artículo suyo reproduciendo un embotellamiento de tráfico a las nueve menos cuarto de la mañana, con prisas, con semáforos en rojo, con abuelas cruzando, con motos zigzagueando, sin sitio para aparcar, con sobresaltos, con ruido de bocinas… Una locura.

Simplemente describí una situación por la que hemos pasado, más veces de las que nos gustaría, todos los que tenemos coche.

Son las 13:00 horas y Madrid ruge. Coches, motos, bocinas, obras… Rosa Montero regresa a su casa andando. ◆



CONSEJOS PARA GASTAR MENOS COMBUSTIBLE Y LOS COCHES QUE MENOS CONSUMEN

Cómo **ahorrar** conduciendo

Con la gasolina o el diésel en máximos históricos y precios de auténtico artículo de lujo, una de las mejores bazas para reducir el consumo de nuestro vehículo, independientemente del tipo de motor, es la conducción eficiente. **Un paquete de recomendaciones que permiten ahorrar hasta 500 euros al año**, además de reducir las emisiones y alargar la vida útil de nuestro vehículo y de muchos de sus componentes.

• Andrés **MÁS**

Esta lista de consejos comienza por los más importantes e imprescindibles sin los cuales nada de lo que hagamos va a funcionar con la misma eficacia. Es esencial la **puesta a punto** realizada en el taller una vez al año, sobre todo a los modelos con mayor antigüedad.

Otra acción clave a la hora de reducir el consumo es la de llevar la **presión adecuada** en los neumáticos. Según el RACE, *"conducir usando neumáticos con una presión de 0,5 bares inferior a la recomendada por el fabricante hace que el consumo aumente en un 2% en áreas urbanas y un 4 % en las interurbanas"*. Además habría que tener en cuenta que en los viajes, cuando se viaja muy cargado, hay que aumentar dicha presión con la referencia del fabricante indicada en la tapa de la gasolina o en el marco de la puerta. De no hacerlo, además de subir el consumo, se incrementará el desgaste del neumático obligando a adelantar su sustitución. Y ya que hablamos de neumáticos, existe un tipo de gomas disponibles en casi todas las marcas con muy **baja resistencia a la rodadura**, ideales para ayudar a reducir el consumo (hasta un 3%) y con precios muy similares a los neumáticos normales.

MARCHAS LARGAS. El gasto de combustible también se reduce de forma muy marcada con la tendencia a conducir en la **marcha más larga posible**, incluso en ciudad respetando los límites. Y es que los motores actuales permiten y responden bien aunque circulemos en marchas largas a muy bajas revoluciones con el motor muy desahogado y consumiendo lo mínimo. En este sentido es muy recomendable **no apurar las marchas cortas** a no ser que arranquemos en una cuesta muy pronunciada. Y tomar como referencia que antes de llegar a 50 km/h ya deberíamos haber engranado la 4ª o 5ª marcha. Volviendo a la ciudad y si el coche no cuenta con el sistema Start/Stop, es muy recomendable **parar el motor en detenciones** ▶▶

LOS CONSUMOS DE LOS PLUG-IN, VERDAD A MEDIAS

Sin contar a los eléctricos puros, los que anuncian consumos más bajos, incluso casi increíbles, son los que utilizan la tecnología híbrida enchufable, los denominados Plug-in o PHEV. No es raro ver cifras poco creíbles como 1,0 l/100 km de gasto medio homologado. La explicación es fáci: además de un motor de gasolina o diésel, llevan batería recargable que permite una autonomía de uso en modo eléctrico de entre 60 y 100 km. Su consumo homologado tiene en cuenta esos primeros kilómetros en los que no se gasta combustible y mide solo lo que se consume cuando se agota la batería. Ahora bien, normalmente estos modelos pesan más y llevan motores potentes, por lo que cuando se agota la batería y se propulsan con gasolina o diésel, el gasto se vuelve bastante más alto, entre 6 y 8 litros en autovía y algo más en autopista. En el lado positivo, un conductor que recorra a diario alrededor de 50 o 60 kilómetros tras cargar la batería en modo nocturno ahorrará una buena cantidad de dinero, además de tener derecho a la etiqueta 0 de la DGT con todas las ventajas que conlleva.







▶▶ **prolongadas** sin miedo a que la batería sufra por esta acción.

ANTICIPACIÓN. Está comprobado que entre el 30 y el 50 % del gasto de combustible depende de la manera de conducir de su propietario. Por eso es necesario seguir unas pautas. Por ejemplo, conducir a una **velocidad moderada y constante**, sin altibajos ni cambios constantes de ritmo, y **mantener la distancia de seguridad,** lo que nos permitirá circular a una velocidad constante sin tener que ir pendiente del freno. En la salida de los semáforos se debe **acelerar de una manera progresiva** y **cambiar aprovechando el mejor rendimiento del motor**. De lo contrario se va a llegar al siguiente semáforo algunos segundos antes que el resto, pero consumiendo tres veces más. También sería interesante, si es posible, **anticiparse** y dejar de acelerar al ver a lo lejos un coche, un camión o un autobús que circula más despacio para llegar con inercia en retención sin gasto de combustible. Esto es mucho mejor que seguir acelerando hasta dar alcance al vehículo que nos precede y frenar para, más tarde, tener que recuperar esa velocidad para lo que el motor tendrá que revolucionarse de nuevo con el consiguiente gasto. Anticiparse permite no solo ahorrar combustible, sino también pastillas de freno.

> ENTRE EL 30 Y EL 50% DEL GASTO DE COMBUSTIBLE DEPENDE DE LA MANERA DE CONDUCIR DEL PROPIETARIO

EL EQUIPAJE. Llevar el **aire acondicionado** conectado sin necesidad supone que el consumo aumente entre un 10 y un 20 %. Por eso hay que optimizar su uso y, por supuesto, llevar las ventanillas cerradas en carretera. Porque todo lo que suponga romper la aerodinámica de un vehículo está asociado irremediablemente a consumir más.

En este sentido y si el maletero se queda pequeño, conviene recurrir a un baúl o **portaobjetos de techo cerrado y con formas aerodinámicas** y no a poner los bultos sin orden en una baca atados con pulpos, ya que, además de peligroso, aumentará mucho el



5 CLAVES A TENER EN CUENTA

1 Ya no hay que buscar un modelo utilitario pequeño para encontrar cifras de consumo muy bajas.

2 En los últimos años se han multiplicado las tecnologías de cara a reducir consumos.

3 Aunque nos fiemos mucho del consumo medio más bajo, ese no siempre resulta ser el dato clave para hacer la elección más adecuada.

4 El diésel sigue siendo la tecnología más eficiente y la más recomendable cuando se recorren muchos kilómetros al año.

5 No hay que fiarse demasiado de la cifra de consumo medio, que es muy baja, en los híbridos enchufables. La realidad es que cuando se acaba la carga de la batería el consumo se dispara.

consumo. Y quizá hubiese cabido más equipaje en el maletero de haber hecho limpieza antes de emprender un viaje. El conductor español tiene tendencia a convertir el **maletero** de su vehículo en una especie de trastero donde tiene cabida todo lo que uno se pueda imaginar y en realidad hoy en día son muy pocas las cosas necesarias.

Por último, antes de emprender un viaje es aconsejable consultar la web de la DGT (**www.infocar.dgt.es/etraffic/**) donde encontrará información en tiempo real sobre todo tipo de incidencias (retenciones, obras, lluvia, itinerarios alternativos...) que nos evitarán gastar combustible en atascos. Además, si nuestro destino es nuevo, lo ideal será dejarse guiar por un **navegador** que nos aconsejará la mejor ruta. ◆

LOS COCHES QUE MENOS GASTAN

Históricamente ha sido el segmento de los utilitarios el que siempre ha anunciado unos consumos más ajustados, sobre todo por tamaño, peso y baja potencia de sus motores. Sin embargo, la constante incorporación de tecnologías de vanguardia en busca de la reducción del gasto de combustible en los segmentos medios y superiores, ha conseguido, incluso del segmento SUV o Todocamino, una horquilla de consumos más que razonables. En parte gracias a la llegada de la tecnología híbrida enchufable o Plug-in (ver recuadro). Les detallamos los más ahorradores por segmentos:

COMPACTOS

Los 5 modelos que menos consumen de esta categoría son híbridos enchufables con precios que parten de los 32.000 euros, potencias entre 141 y 218 CV y consumos entre el 1.0 y los 1,1 l/100 km. Son los Mercedes "A250e", Seat "León e-Hybrid", Hyundai "Ioniq Hybrid", Peugeot "308 Hybrid" y Opel "Astra PHEV". El diesel que menos consumen es el Citroën "C4 HDI"(4 l/100km) por 21.000 euros.



UTILITARIOS

Los dos modelos que menos gastan equipan la tecnología híbrida auto recargable. Son el Mazda "2 Hybrid" y del Toyota "Yaris 120H" también híbrido, (el mismo coche pero con diferente marca). Ambos con etiqueta ECO, y un consumo de 3,8 l/100km, que es el más bajo de todos los coches a la venta en nuestro país, sin ser híbridos enchufables y precios que parten de los 19.000 euros. En diésel, aunque sin la etiqueta ECO, está el Peugeot "208 BlueHDI" con 100 CV y 4,0 l/100 km.

SUVs O TODOCAMINOS

En el segmento de moda encontramos prácticamente todas las tecnologías: gasolina, diésel, híbrido ligero, hibrido enchufable o gas. La cifra más baja es la del Toyota "RAV4 Plug-in" (1.0 l/100 km) pero que cuesta 47.000 euros. Con precios más bajos, aunque ya sin etiqueta 0 de la DGT, el mejor consumo es el del Volkswagen "T-Roc TDI" (4,6 l/100 km). Si prefiere gasolina, hay un Kia "Xceed" con micro hibridación y 136 CV que gasta 5,0 l/100 km por 25.175 euros.



BERLINAS



El Skoda "Octavia" arrasa entre sus rivales. Y lo hace en cualquiera de sus cinco tecnologías. Hablamos de un gasto entre 1 l/100km (versión PHEV de 204 CV, por 34.000 euros) y los 5,2 l/100 km (de la versión de gasolina sin ayudas técnicas), nada mal para una berlina de 4,69 metros de longitud).

DS 4 E-TENSE

LO MEJOR
- Tecnología y equipamiento
- Eficiencia
- Prestaciones

LO PEOR
- Consumo sin electricidad
- Mandos interiores confusos
- Carga doméstica lenta, 1,8 kW

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO ★★★★☆

PRECIO: **40.000 €**



EMISIONES DE CO_2: 30 g/km
IMP. MATRIC.: 0%

Estética:	8
Acabado:	9
Habitabilidad:	6
Maletero:	6
Confort:	8
Potencia:	8
Cambio:	7
Aceleración:	8
Consumo:	9
Nota media:	**7,6**

Estabilidad:	8
Suspensión:	7
Frenos:	7
Luces:	8
Media seguridad:	**7,5**

La opinión de **Motor16**

El DS4 es el último modelo lanzado por esta marca independiente de Citroën, un compacto para el segmento C, con aire de crossover coupé. Cuenta con un cuidado diseño, la tecnología más avanzada del fabricante, y una amplia oferta de motores, diésel, gasolina y esta versión híbrida enchufable, la más eficiente y sostenible. Combina un motor de gasolina 1.6 de 180 CV (132 kW) y uno eléctrico de 81 kW, con una potencia conjunta de 225 CV y 360 Nm. Su batería de 12,4 kWh permite una autonomía de hasta 55 kilómetros. Muy agradable y lineal en su respuesta, ofrece unas excelentes prestaciones en ciudad circulando sin emisiones. Tiene un modo para reservar la carga eléctrica, o incluso cargar en marcha. Su chasis ofrece un excelente comportamiento en carretera. El acceso a determinadas funciones sobre el salpicadero es poco práctico. Las plazas traseras son algo justas, con un espacio del maletero amplio y muy versátil. No es barato, pero puede disponer de los 5.000 euros de ayuda del Plan Moves III.

www.dsautomobiles.es

MOTOR: Híbrido enchufable (gasolina de 1.598 cc). 225 CV y 360 Nm de potencia.

CARBURANTE: Gasolina y electricidad. Baterías de 12,4 kWh .

EQUIPAMIENTO: Nueve airbags. ABS+ESP. Sistema de alerta de cambio de carril. Control de crucero. Cámara de visión trasera. Frenada de emergencia. Sistema de reconocimiento de señales. Entre otros.

DIMENSIONES: Longitud 4,40m. • Ancho 1,83 m.• Alto 1,47 m.

MALETERO: 390 litros.

CONSUMO MEDIO WLTP: 1,3 l/100 km.

AUTONOMÍA: Hasta 55 kilómetros.

Volvo XC60 B4 Diésel

LO MEJOR
- Comodidad
- Calidad de acabados
- Motor y etiqueta ECO

LO PEOR
- Podría ser más espacioso
- Precio a considerar
- Rivales superiores por agilidad

La opinión de **autofácil**

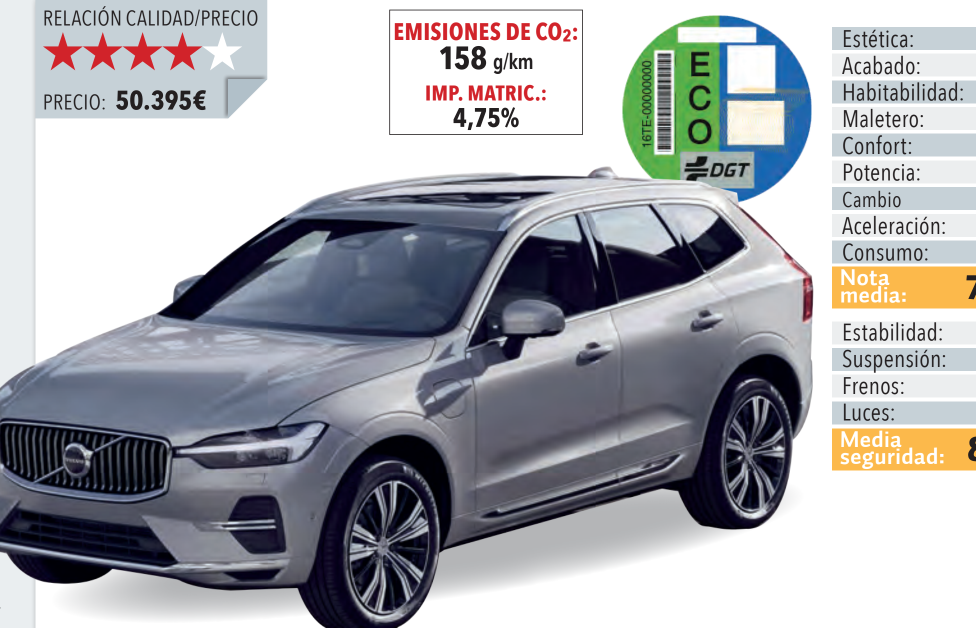
El "XC60" es el SUV de tamaño medio de Volvo, y se sitúa frente al Audi "Q5", el BMW "X3" o el Mercedes "GLC". Aunque lleva ya unos años en el mercado, se mantiene muy actual gracias a su diseño tanto exterior como interior. Además, su plataforma es muy moderna y cuenta con lo último en tecnología de Volvo en materia de seguridad, y lo mismo ocurre con su gama de motores. Un ejemplo: este motor 2.0 diésel de 197 CV que, gracias a su sistema de microhibridación, obtiene la etiqueta Eco de la DGT. Es un coche de familiar, y eso queda reflejado en su interior, muy cómodo y con una elevada calidad de acabados. Pero un poco por detrás de sus rivales en cuanto a espacio. Así, su maletero ofrece 483 litros, se queda ligeramente por debajo de los más de 500 que ofrecen sus rivales.
En marcha es cómodo y fácil de conducir. Ideal para largos viajes y con un motor que, aunque quizá podría ser algo menos ruidoso, convence plenamente tanto por su respuesta como por su consumo, que en la práctica ronda los 7 l/100 km reales. Además, cuenta con la ayuda de un cambio automático de ocho marchas que funciona francamente bien.

www.volvocars-com/es

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO ★★★★☆

PRECIO: **50.395€**

EMISIONES DE CO_2: 158 g/km
IMP. MATRIC.: 4,75%



Estética:	7
Acabado:	8,5
Habitabilidad:	7,5
Maletero:	7
Confort:	8,5
Potencia:	8
Cambio	9
Aceleración:	7,5
Consumo:	7,5
Nota media:	**7,8**

Estabilidad:	8,5
Suspensión:	8,5
Frenos:	8
Luces:	8,5
Media seguridad:	**8,3**

MOTOR: 2.0 turbo microhibridación. 197 CV.

CARBURANTE: Diésel.

EQUIPAMIENTO: Siete airbags. Control de cambio de carril involuntario. Sistema de detección de peatones. Frenada autónoma de emergencia. Sensor de lluvia. Sensores de aparcamiento delantero y trasero. Sistema lector de señales. Retrovisores exteriores calefactables. Anclajes Isofix para sillitas infantiles. Entre otros.

DIMENSIONES: • Longitud 4,68 m. • Ancho 1,90 m.• Alto 1,65 m.

MALETERO: 483 litros.

CONSUMO MEDIO WLTP: 6,1 l/100 km.

Ford Fiesta 1.0 Ecobost 125 CV

LO MEJOR
- Equilibrio suspensión
- Respuesta motor
- Relación calidad/precio

LO PEOR
- Vibraciones motor
- Anchura plazas posteriores
- Stop&Start algo brusco

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO ★★★★★

PRECIO: **18.375 €**



EMISIONES DE CO_2: 113-120 g/km

IMP. MATRIC.: 0%

Estética:	7
Acabado:	8
Habitabilidad:	7
Maletero:	7
Confort:	8
Potencia:	7
Cambio:	7
Aceleración:	7
Consumo:	7
Nota media:	**7,2**
Estabilidad:	8
Suspensión:	8
Frenos:	8
Luces:	8
Media seguridad:	**8**

La opinión de **autopista**

En el renovado "Fiesta" hay nuevos elementos que se ven a simple vista y otros que no se aprecian, pero sí se sienten y son, además, los más importantes. Es un coche de gran calidad, con un excelente tacto de rodadura, un comportamiento ejemplar y una gran sensación de seguridad a sus mandos. Ha sido y sigue siendo uno de los coches más recomendables de su categoría. Es amplio, bastante funcional, vistoso, bien acabado y equipado con un excelente sistema de conectividad que permite controlar diferentes parámetros del coche desde el 'smartphone'. Tampoco faltan motores de gran interés, sobre todo en los 1.0 EcoBoost: tienen un gran rendimiento, están electrificados con un sistema de microhibridación y son distintivo ECO de la DGT, y porque cuestan menos que la gran mayoría de alternativas equivalentes. Este motor –también hay versión automática– aporta agrado de conducción, capacidad de respuesta para desenvolverse con agilidad y seguridad en el tráfico diario y eficiencia. Sin duda, sobresaliente. www.ford.es

MOTOR: 3 cilindros en línea. Microhibridación. 125 CV a 6.000 rpm.

CARBURANTE: Gasolina.

EQUIPAMIENTO: Airbags frontales delanteros, airbags laterales delanteros, airbags de cabeza. ABS. Anclajes Isofix. Asistente de arranque en pendiente. Asistente cambio involuntario de carril. Asistente de velocidad inteligente. Entre otros.

DIMENSIONES: Longitud 4,07 m. • Ancho 1,73 m. • Alto 1,48 m.

MALETERO: Hasta 303 litros.

CONSUMO MEDIO WLTP: 5,0 l/100 km.

Yamaha Neos (eléctrico)

LO MEJOR
- Finura de funcionamiento
- Gran calidad de acabados
- Ergonomía

LO PEOR
- Autonomía justa
- Instrumentación
- Batería de poca capacidad

La opinión de **SOLOMOTO**

La marca japonesa Yamaha lanza su primer scooter eléctrico para Europa, un ciclomotor pensado para pilotos de talla europea, con una generosa plataforma plana, asiento a 795 mm del suelo y buena ergonomía. De estética atractiva y suaves líneas, es un scooter práctico, sin 'gadgets' superfluos. La instrumentación es una pantalla LCD, con Bluetooth y app, tiene arranque por llave remota, y una guantera abierta con una toma USB. El espacio para el pasajero es correcto, ya que dispone de estriberas practicables. El tacto del gas es exquisito, suave y directo, sin hipos ni reacciones violentas. Todo suavidad y silencio, y muy ligero. El motor eléctrico Yamaha de 2,5 kW en el cubo de la rueda trasera –no hay cadena ni correa– funciona suavemente y en total silencio. Acelera desde parado hasta su velocidad punta de 45 km/h en 11 segundos. Y se alimenta con una batería de litio extraíble alojada bajo su asiento de solamente 1 kWh que se recarga en 8 horas, con posibilidad de instalar una segunda batería de manera opcional. Un scooter urbano excelente y con calidad y respaldo de Yamaha.
www.yamaha-motor.eu/es

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO ★★★★☆

PRECIO: **3.199 €**



EMISIONES DE CO_2: 0 g/km

IMP. MATRIC.: 0%

Estética:	9
Acabado:	9
Pos. conductor:	9
Pos. pasajero:	8
Instrumentación:	6
Equipamiento:	7
Motor:	9
Vel. punta:	9
Aceleración:	7
Nota media:	**8,4**
Consumo:	10
Chasis:	9
Estabilidad:	9
Suspensión:	8
Frenos:	8
Luces:	8
Ciudad:	10
Media seguridad:	**8,5**

MOTOR: Eléctrico refrigerado por aire en el cubo de la rueda trasera.
- **Cilindrada:** Equivalente a 50cc.
- **Arranque:** Por llave remota.
- **Autonomía:** 38 kilómetros .
- **Tiempo de recarga:** 8 horas.
- **Batería:** Extraíble de iones de litio.

TRANSMISIÓN: Directa.

FRENOS: Doble disco delantero y disco trasero, con CABS.

SUSPENSIÓN: Delantera, horquilla hidráulica; trasera, por monoamortiguador lateral.

RUEDAS: Neumáticos: Delantero, 110/70x13"; trasero, 130/70x13".

DIMENSIONES:
- **Longitud:** 1.875 mm.
- **Altura asiento:** 795 mm.
- **Peso:** 98 kg.

ADAS: los nuevos asistentes obligatorios

A partir de julio todos los coches de nueva homologación deberán equipar estos ocho sistemas de ayuda al conductor. El objetivo es aumentar la seguridad en situaciones de riesgo y reducir los siniestros.

1. Asistente de velocidad. Adapta la velocidad máxima a las limitaciones establecidas por las señales. Avisa al conductor y si es necesario limita la velocidad del vehículo.

2. Cámara trasera. Facilita la maniobra de marcha atrás y avisa si hay obstáculos en la trayectoria.

3. Alerta de cambio de carril. Corrige la falta de atención puntual del conductor para que el vehículo no salga de su trayectoria.

4. Detector de fatiga. Alerta al conductor cuando 'lee' signos de cansancio y de sueño en su rostro.

5. Frenada de emergencia. Reduce el riesgo de colisión por alcance o en curva y mitiga sus consecuencias en caso de producirse.

6. Bloqueo del vehículo. Preinstalación obligatoria para alcolock, sistema que bloquea el encendido cuando el conductor ha bebido alcohol.

7. Caja Negra. Permite reconstruir un siniestro y evaluar sus causas.

8. Alerta de cinturón en plazas traseras. Controla y avisa al conductor del uso correcto del cinturón de seguridad en las plazas traseras.

Más información en: https://yrevista.dgt.es/8ADAS, y en las redes sociales de la DGT con las etiquetas #VisionCero y #ADAS.



Y a partir de 2026, pasarán ITV

Las ITV revisarán el correcto funcionamiento estos asistentes a la conducción a partir de 2026. Para establecer el procedimiento de inspección de los sistemas ADAS, el ministerio de Industria elaborará un manual que se publicará a mediados del año que viene.

Honda: 30 años formando motoristas

La Escuela de Conducción (HEC) del fabricante japonés de motocicletas Honda cumple 30 años de labor formativa en España por la seguridad vial. Honda España inició su labor por la seguridad vial en 1992 y desde entonces, la HEC ha formado a 90.000 motoristas en estas tres décadas de existencia. Además, un total 192.000 personas se han beneficiado de las acciones de divulgación de la seguridad vial organizadas por la escuela.





Arte, coches y arquitectura

El museo Guggenheim de Bilbao acoge la exposición "Movimiento. Autos, Arte y Arquitectura", que celebra la dimensión artística del automóvil y la vincula con expresiones artísticas como la pintura, la arquitectura, la fotografía y el cine. La muestra reúne cerca de 40 automóviles, en una selección de coches representativa por su belleza, singularidad, progreso técnico y visión de futuro. Está comisariada por el arquitecto británico Norman Foster y podrá visitarse hasta el próximo 18 de septiembre.

GREEN NCAP: medir el impacto medioambiental

El RACC ha presentado la nueva metodología de Green NCAP, el programa europeo que mide el impacto medioambiental de cada vehículo. Hasta ahora se medía la eficiencia energética y las emisiones de los vehículos en condiciones reales de circulación y se puntuaba en estrellas (0 a 5). Ahora, además, se evalúa la huella ecológica de cada modelo a lo largo de toda su vida, desde la extracción de las materias primas necesarias para fabricar sus componentes hasta el final de su vida útil y su reciclaje. Los nuevos criterios ya se han aplicado en 61 coches.
Todos los resultados en:
www.greenncap.com

SUPERVENTAS ENERO-MAYO 2022

Fuente: ANFAC (Asoc. Nac. de Fabricantes de Automóviles)

UTILITARIO

1. DACIA SANDERO	6.561
2. CITROËN C3	6.549
3. SEAT IBIZA	6.493

FAMILIAR COMPACTO

1. CUPRA FORMENTOR	5.025
2. CITROËN C4	4.383
3. SEAT LEÓN	3.075

BERLINA MEDIA

1. MERCEDES CLASE CLA	752
2. SKODA OCTAVIA	561
3. PEUGEOT 508	542

MONOVOLUMEN MEDIO

1. MERCEDES CLASE B	631
2. DACIA LODGY	439
3. RENAULT MEGANE SCENIC	347

Reformas: ¿cuáles exigen pasar ITV?

Cambiar el coche de color o instalar una vaca en el techo son cambios en un coche que no requieren volver a pasar la ITV. Sin embargo, ciertas modificaciones sí requieren una homologación que incluye una nueva inspección técnica obligatoria, incluso aunque esta esté en vigor al realizar la modificaciones. Según explica AECA-ITV, las modificaciones que requieren revisión afectan a estos componentes: neumáticos (instalación de neumáticos no equivalentes), suspensión (modificación de la altura del vehículo), carrocería (sustitución de elementos como el paragolpes delantero o el capó), centralita del motor, iluminación (cambios de faros de distinta tecnología) y enganche de remolque. Una modificación realizada sobre el vehículo y no legalizada implica ser rechazado en la ITV y puede ser sancionada con hasta 500 euros.



40 años salvando vidas

El sector de las ITV cumple 40 años contribuyendo a reducir la siniestralidad vial y a la protección del medio ambiente. AECA-ITV se constituyó como organismo en 1982 a petición del ministerio de Industria para aglutinar a las estaciones de inspección técnica y en la actualidad gestiona 405 centros de ITV.

Audi: faros digitales

Audi acaba de lanzar su primer coche –un "A8"– con luces completamente digitalizadas, tanto en los faros delanteros como en las ópticas traseras. La digitalización de la iluminación permite que este modelo ofrezca al conductor funciones de seguridad nuevas, como información avanzada sobre el tráfico, una luz de carril con indicadores de dirección en autopistas y una luz de orientación en carreteras convencionales.

Neumáticos de botellas recicladas

Continental ha iniciado la producción de un hilo de poliéster extraído de botellas de plástico PET recicladas, un nuevo material de alto rendimiento que el fabricante alemán utilizará en la fabricación de varios de sus modelos de neumáticos. Este nuevo componente reemplazará al poliéster convencional que se utiliza en la fabricación de la carcasa (la estructura) del neumático. Un juego de cuatro neumáticos para un turismo utiliza el material de hasta 40 botellas de plástico recicladas.



APARCAMIENTO. El 35% de los vehículos que circulan están buscando aparcamiento, según un estudio de la aplicación Parclick. Y supone el 25% del tiempo que los conductores pasan al volante.

VEHÍCULOS DE COMBUSTIÓN. El 74% de los jóvenes de 18-24 años a favor de prohibir las matriculaciones de vehículos de combustión a partir de 2030, según un estudio realizado por Comité de la Movilidad de la Asociación de Marketing de España.

MOVILIDAD URBANA. El 42% de los españoles se ha planteado cambiar del coche a la bici o al patinete eléctrico para desplazarse y el 25% tiene intención de comprar uno, según datos del Observatorio Cetelem.

Conducción autónoma, un extra más

Mercedes ha lanzado un nuevo sistema para la conducción autónoma, denominado Drive Pilot, disponible como extra en el equipamiento de sus modelos de la "Clase S" y para el "EQS". Este sistema, con nivel 3 de automatización de la conducción, permite al conductor delegar la conducción al sistema en determinadas condiciones, como en tráfico denso o en situaciones de congestión en los tramos adecuados de autopista a velocidades de hasta 60 km/h.





TODOTERRENO PEQUEÑO



1. SEAT ARONA	9.812
2. VOLKSWAGEN T-ROC	8.447
3. PEUGEOT 2008	6.173

TODOTERRENO MEDIO



1. HYUNDAI TUCSON	4.690
2. SEAT ATECA	4.644
3. PEUGEOT 3008	4.557

ELÉCTRICO



1. TESLA MODEL 3	1.137
2. KIA NIRO	995
3. CITROËN C4	637

HÍBRIDO



1. TOYOTA COROLLA	8.580
2. TOYOTA C-HR	7.197
3. FIAT 500	4.453

LAS GASOLINERAS OFRECEN UNA AMPLIA OFERTA: GASOLINA, DIÉSEL, LOW COST, PLUS, PREMIUM…

Pero, ¿qué combustible pongo?

En los muchos test en el desarrollo de los motores de cada modelo, una de las cuestiones que se determina es el tipo de combustible que mejor se adapta a sus características. Y ése es el que se debe utilizar siempre, como indica el fabricante. **Analizamos las características y diferencias entre todos los combustibles** que ofrece el mercado.

• Fede **ASENSIO**

Con el precio de la gasolina en cifras récord, no está de más entender qué combustible es el que echamos en nuestro vehículo, qué tipos de gasolina hay, si da igual utilizar gasolina de 95 o 98 y si se pueden mezclar ambas. Lo mismo en el caso del diésel. Y para qué sirven los aditivos que se mezclan con el carburante.

Vamos a conocer un poco la teoría. El petróleo contiene diferentes hidrocarburos, oxígeno, sulfuros orgánicos, compuestos de nitrógeno y pequeños restos de metales como el hierro, el níquel, el plomo o el sodio. Al extraerse, las refinerías separan los diferentes componentes mediante un proceso denominado destilación fraccionada. De la primera fracción se obtienen los disolventes. De la siguiente fracción se extraen las gasolinas. Posteriormente en el proceso se pueden obtener los diésel y el queroseno. Y por último los lubricantes.

El refinamiento del petróleo permite llegar a procesar la gasolina, mezcla de hidrocarburos, para obtener el producto definitivo para su comercialización mediante cuatro fases (fraccionamiento, craqueo, reformado catalítico y depuración).

En cuanto al combustible diésel, se obtiene de la destilación y la purificación del petróleo crudo, obteniendo tres tipos de gasóleo: A, el que utilizan la mayoría de vehículos. B, para maquinaria agrícola. Y C, para calefacciones.



ADITIVOS

Los aditivos, que pueden ser para el combustible o para el motor, son compuestos formulados con el fin de mejorar la calidad y la eficiencia del combustible o del aceite. Normalmente, las compañías de carburantes mezclan aditivos en sus combustibles para ofrecer un producto que permita una mayor protección y limpieza del sistema de alimentación, eliminando los depósitos ya existentes. Además de lograr un combustible más eficiente, limpiando los componentes del motor y reduciendo el consumo y las emisiones contaminantes al optimizar el proceso de combustión. También se busca mejorar el rendimiento de los motores y ayudar a su durabilidad.



Igualmente podemos encontrar aditivos en las gasolineras para que el conductor, cuando va a llenar el depósito, los eche directamente en el depósito, mezclándolos con el combustible. Son específicos y buscan amplificar las propiedades antes mencionadas: mejorar el rendimiento del motor, limpiar las impurezas en el sistema de alimentación y evitar que se adhieran sedimentos a la vez que reducir el consumo.

TIPOS DE GASOLINA

En nuestro país, las diferentes cadenas de gasolineras reciben la gasolina a través de la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), que garantiza por ley unos estándares mínimos de calidad. Luego, cada compañía aplica sus propias formulaciones para mejorarla. Tomando el precio como referente, encontramos tres tipos de gasolina: 'low cost', normal y premium. La 'low cost' cumple con los estándares mínimos, ofreciendo la calidad necesaria pero sin aplicar normalmente aditivos específicos. Gasolina normal, que sí añade aditivos para mejorar su rendimiento. Y gasolina premium, con aditivos y desarrollada para determinados motores de alto rendimiento.

GASOLINA, ¿95 O 98?

La principal diferencia entre ambas gasolinas la marca el octanaje. Las fabricantes realizan minuciosas y numerosas pruebas, comprobando el rendimiento de cada motor en combinación





ETIQUETADO

El etiquetado de la gasolina viene regulado por normativa europea.

Por un lado, la denominación de la gasolina: **E5** para la de 95 y **E10** para la de 98. Así viene indicado en el manual de todos los coches en los últimos años. Y es la referencia que encontraremos en cualquier gasolinera de los países miembros, además de Islandia, Liechtenstein, Noruega, Macedonia, Serbia, Suiza y Turquía.

También, las nuevas etiquetas en los puntos de repostaje cuentan con una forma particular que identifica cada tipo de combustible.

Círculo: gasolina. **Cuadrado**: gasóleo. **Rombo**: gases.

¿SE PUEDE MEZCLAR?

GASOLINA

Cuando el fabricante indica utilizar gasolina 95, poner de 98 octanos no tendrá ningún beneficio para el motor. Lo mismo que utilizar de 95 en un motor adaptado para 98, aumentando los consumos y emisiones al verse alterados los parámetros prefijados de la centralita ECU. Mezclar ambas gasolinas no tiene consecuencias negativas si lo hacemos puntualmente, porque nos hayamos equivocado o estuviera agotada la que necesitamos en el punto de repostaje. Pero si se hace habitualmente te acabaría perjudicando al funcionamiento del motor.

Recargar alternativamente gasolina de 95 y 98 para limpiar el sistema de alimentación y la inyección, como habremos escuchado alguna vez, no tiene sentido. Hoy día, la gasolina de 95 disfruta de los mismos estándares de calidad que la de 98 octanos. Así que si se recomienda la de 95 no tiene ningún sentido utilizar la de 98. De esta forma reduciremos el consumo y limitaremos las emisiones de partículas contaminantes.

DIÉSEL

A menos que el coche sea antiguo, según indica Repsol en su página, no hay ningún problema. La diferencia en la viscosidad que presenta el diésel normal favorece la lubricación de las diferentes piezas del motor, lo que mejora su durabilidad. Y, aunque el diésel premium ofrece una serie de propiedades positivas, hay que tener en cuenta las características reales del coche para que aporte algún beneficio.

con la eficiencia, sus emisiones y consumos. En el desarrollo de los propulsores comprueban si deben utilizar gasolina de 95 o de 98 octanos para alcanzar su mejor rendimiento. Se debe utilizar exactamente la que indique el fabricante en el manual del vehículo y en la tapa del depósito.

DIÉSEL, ¿NORMAL O PLUS?

En el gasoil la diferencia entre normal y el plus está marcada por la cantidad de cetano. Cuando mayor es su cantidad, menor es el tiempo entre la inyección del gasóleo y el comienzo de la combustión. El diésel plus es más eficaz especialmente cuando el motor arranca, estando frío. Además contiene menos azufre e incorpora aditivos con propiedades anticorrosión. Pero en cualquier caso, como con la gasolina, se debe utilizar siempre el gasóleo que indique el fabricante en el manual del vehículo y en la tapa del depósito. ◆

Fuente: Repsol/BP/Cepsa

Coordina: Francisco J. GONZÁLEZ (DGT)

¿Los accidentes tienen perspectiva de género?

Según un estudio realizado por la consultoría Murgibe para la DGT, se ha comprobado que existe una vinculación con la siniestralidad, actitudes y comportamientos al volante según el género. Se han analizado los datos comprendidos entre 2015 y 2019. En dicho Informe se recomienda orientar las campañas de sensibilización hacia los hombres y las mujeres de forma específica. Estas son las principales conclusiones.

• Infografía: **OGILVY**

MUJERES: MENOS VÍCTIMAS MORTALES Y MÁS USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD.

En los últimos años, la proporción de mujeres fallecidas o heridas (tanto hospitalizadas como no) ha ido decreciendo, mientras que en los hombres ha ido aumentando paulatinamente. El perfil de la víctima mujer es una joven que pierde la vida en un siniestro registrado en vía urbana.

MENOS FALLECIDAS Y MENOS HOSPITALIZADAS (1)

Cerca del 30% de las personas fallecidas en accidente de tráfico son mujeres.

FALLECIDAS/HOSPITALIZADAS H ■ M ■

	2015	2017	2019
H	71,1%	71,5%	72,9%
M	28,9%	28,5%	27,1%

NO HOSPITALIZADAS H ■ M ■

	2015	2017	2019
H	58,8%	59,0%	59,5%
M	41,2%	41,0%	40,5%

VÍCTIMAS MÁS JÓVENES (1)

El mayor porcentaje de mujeres que mueren en un siniestro vial se sitúa entre **los 21 y los 34 años,** mientras que los hombres está ente **los 35 y los 54 años.**

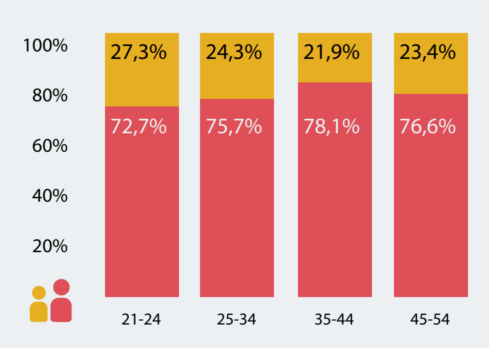


21 - 34 años
víctimas mujeres



35 - 54 años
víctimas hombres.

FALLECIDAS / HOSPITALIZADAS H ■ M ■





CON CINTURÓN DE SEGURIDAD (1)

Las mujeres usan más los accesorios de seguridad del vehículo que los hombres. **Más del 90%,** tanto de las **mujeres** víctimas mortales como de las hospitalizadas, lo usaban; frente a los **hombres** que se quedaban en algo **más del 80%.**

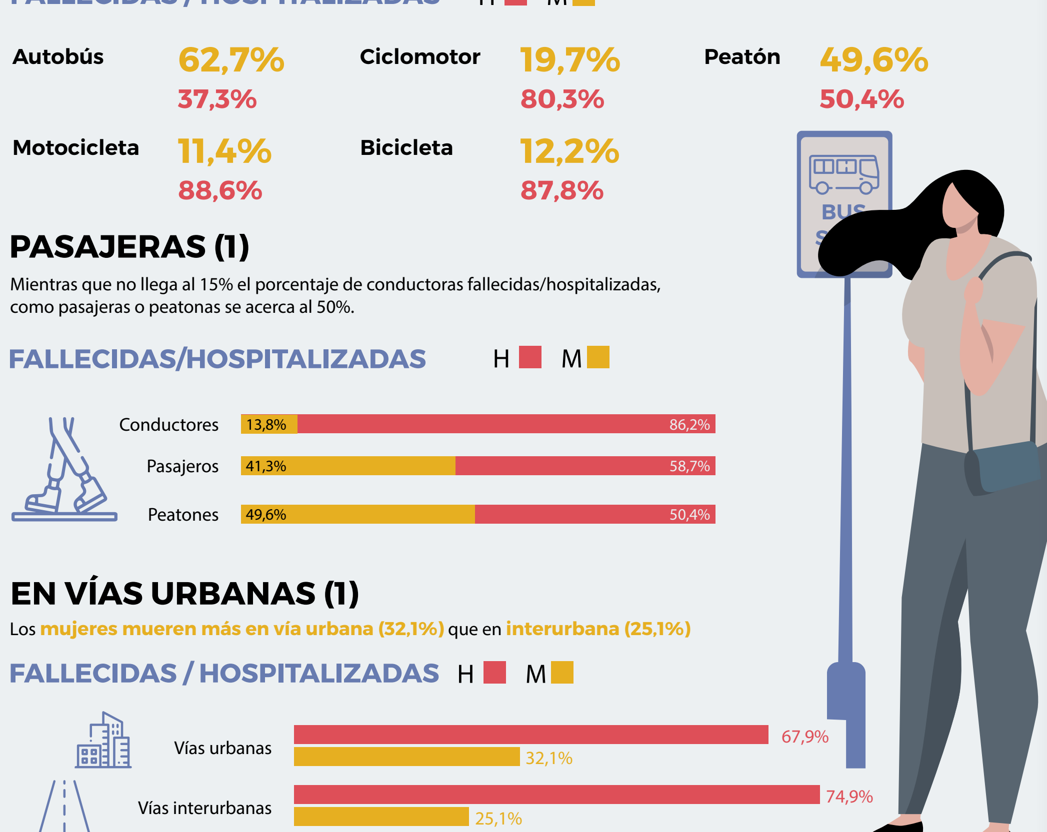


FALLECIDAS / HOSPITALIZADAS H ■ M ■

	2015	2017	2019
M	94,2%	91,5%	94,9%
H	83.4%	81.9%	82.9%

MEDIO DE DESPLAZAMIENTO UTILIZADO (1)

Casi el **50% de los peatones** atropellados **son mujeres** y más del 60% de las víctimas fallecidas/hospitalizadas registradas en los siniestros protagonizados por autobuses. El porcentaje de **hombres** víctimas graves se dispara en los vehículos de dos ruedas: **motos (88,6%) y bicicletas (cerca del 88%).**



PASAJERAS (1)

Mientras que no llega al 15% el porcentaje de conductoras fallecidas/hospitalizadas, como pasajeras o peatonas se acerca al 50%.

EN VÍAS URBANAS (1)

Los **mujeres mueren más en vía urbana (32,1%)** que en **interurbana (25,1%)**

Fuentes.-Consultora Murgibe y Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT.
(1) Período.- Años 2015-2019

revista TRÁFICO Y Seguridad Vial

Referencias internacionales

Son muchos los estudios internacionales realizados sobre la perspectiva de género en la movilidad. Algunos ejemplos:

- **OMS:** La Organización Mundial de la Salud publicó en 2002 "Gender and Road Traffic", e indicaba que existen diferencias entre hombres y mujeres conductoras, señalando que se asocia la masculinidad con un comportamiento de riesgo, desapego al dolor y a las lesiones, que pueden ser factores que lleven a acciones peligrosas por parte de los hombres; y se solicitaba el desarrollo de políticas que incluyeran estas perspectivas.

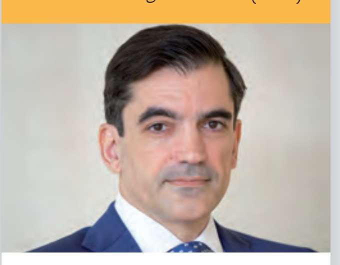
- **ARGENTINA:** "Representaciones Sociales de la masculinidad y Agresividad en el Tránsito" (2011), en el que se abordan las actitudes y comportamientos al volante según el género y cómo se manifiesta el estereotipo de género en la seguridad vial. Aconseja programas de educación vial para menores y adolescentes que mitiguen ciertas representaciones sociales.

- **EE.UU.:** "Gender Effects in Young Road Users on Road Safety Attitudes, Behavoirs and Risk Perception"(2016) concluye que tanto hombres como mujeres son capaces de detectar el riesgo, pero solo ellas se preocupan por este factor. Los hombres aceptan en mayor medida el no respetar las normas de tráfico y justifican el consumo de alcohol.

- **FRANCIA:** "Bridging the Gender Gap in Vehicle Occupant Safety Assessments" (2021) señala que los organismos encargados de homogeneizar los elementos de seguridad emplean estándares masculinos (por ejemplo, los dummies), y pide adaptar esos elementos al cuerpo de mujeres y hombres, al igual que se realiza con menores.

OPINIÓN

ÁLVARO GÓMEZ
Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT)



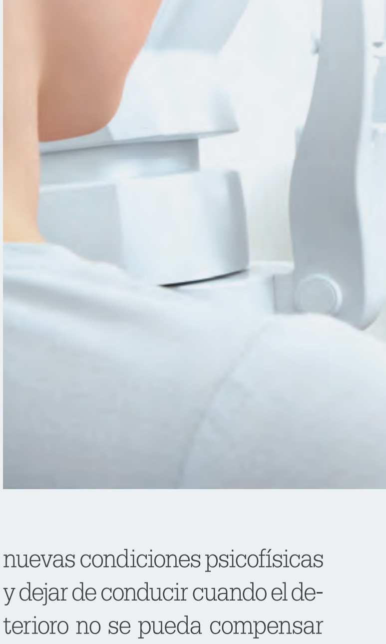
"Hay que conocer mejor el problema"

El principio de la perspectiva de género se ha convertido en una exigencia transversal a todas las políticas públicas. La aplicación de aquel exige, en primer lugar, disponer de datos. En España, la participación de las mujeres en el censo de conductores ha ido incrementándose gradualmente con los años, pasando del 29% en 1990 (casi 5 millones de mujeres) al 43% en 2020 (casi 12 millones). Pero las diferencias siguen siendo grandes en lo relativo a la posesión de un vehículo: la proporción de personas titulares de un turismo es de casi 2 hombres por cada mujer. Las mujeres tienen distintos hábitos de movilidad, con un mayor peso de los desplazamientos a pie y en bicicleta, y presentan, en general, mejores indicadores de comportamiento. La próxima Estrategia de Seguridad Vial, siguiendo el ejemplo del Plan Mundial de Acción 2030 de las Naciones Unidas y la OMS, reconocerá la necesidad de introducir la perspectiva de género en las políticas de seguridad vial. Para ello, es necesario profundizar en los siguientes tres ámbitos: conocer mejor el problema, desagregando en función del sexo todas las estadísticas, estudios e investigaciones; mejorando el conocimiento sobre cómo introducir la perspectiva de género en las políticas de formación y educación, vigilancia o diseño de vehículos y vías; y fomentar la presencia de mujeres en los órganos de decisión y consulta, los grupos de trabajo y las jornadas y eventos de reflexión.

Coordina: Dra. Elena VALDÉS (Asesora médico de la DGT)

POR DETERIORO EN LA CAPACIDAD DE CONDUCIR O EFECTOS SECUNDARIOS DEL TRATAMIENTO

¿Por qué las enfermedades impiden conducir?



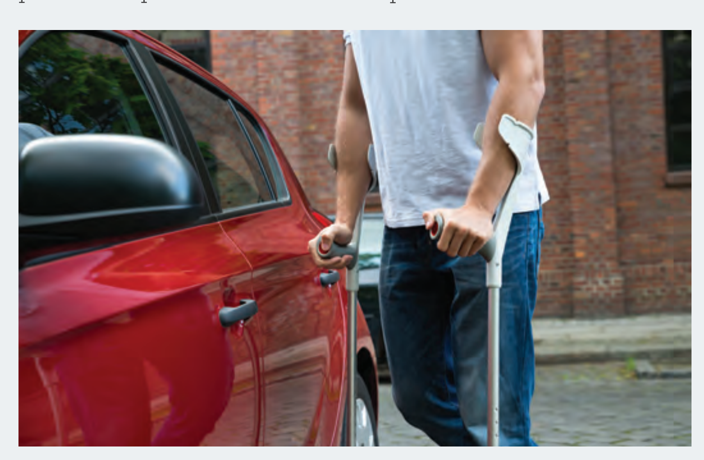
Desde principios del siglo XX las enfermedades del conductor se estudian como un factor de riesgo de siniestros de tráfico. Pero la enfermedad es difícil de estudiar por la diversidad de patologías, signos o síntomas y cómo se manifiestan en cada paciente, respuesta al tratamiento, efectos secundarios… La norma española incluye **la necesidad de valorar la aptitud psicofísica del conductor** para reducir el riesgo vial.

• Elena VALDÉS

Para ponerse al volante con seguridad, el conductor precisa unas capacidades perceptivas, cognitivas y motoras mínimas. Necesita percibir los estímulos (por ejemplo, un semáforo que va a cambiar a rojo o un peatón que va a cruzar la calzada), procesar esa información, decidir la respuesta que debe dar y darla de forma adecuada y manejando de forma precisa los mandos del vehículo. La presencia de enfermedades puede alterar esta secuencia.

ATENCIÓN Y MEMORIA. Un ejemplo de las capacidades cognitivas son la atención y la memoria. Al conducir necesitamos atender a varios estímulos al tiempo, prestar atención a los importantes, obviar el resto y mantener esa atención un tiempo determinado. Es precisa memoria tanto a corto como a largo plazo y además ser capaces de manejar esa información durante un tiempo determinado (memoria de trabajo). La coordinación –capacidad de realizar movimientos suaves y precisos de forma controlada– y la fuerza para manejar los mandos (dirección, frenos, etc.) son ejemplos de funciones motoras, y la visión y la audición, de funciones sensoriales.

Con frecuencia, la alteración o deterioro de una capacidad se puede compensar o sustituir por otra, o por adaptaciones en el vehículo o limitaciones en la conducción. Por ejemplo, la pérdida de audición se puede compensar con la capacidad visual y con espejos retrovisores suplementarios.

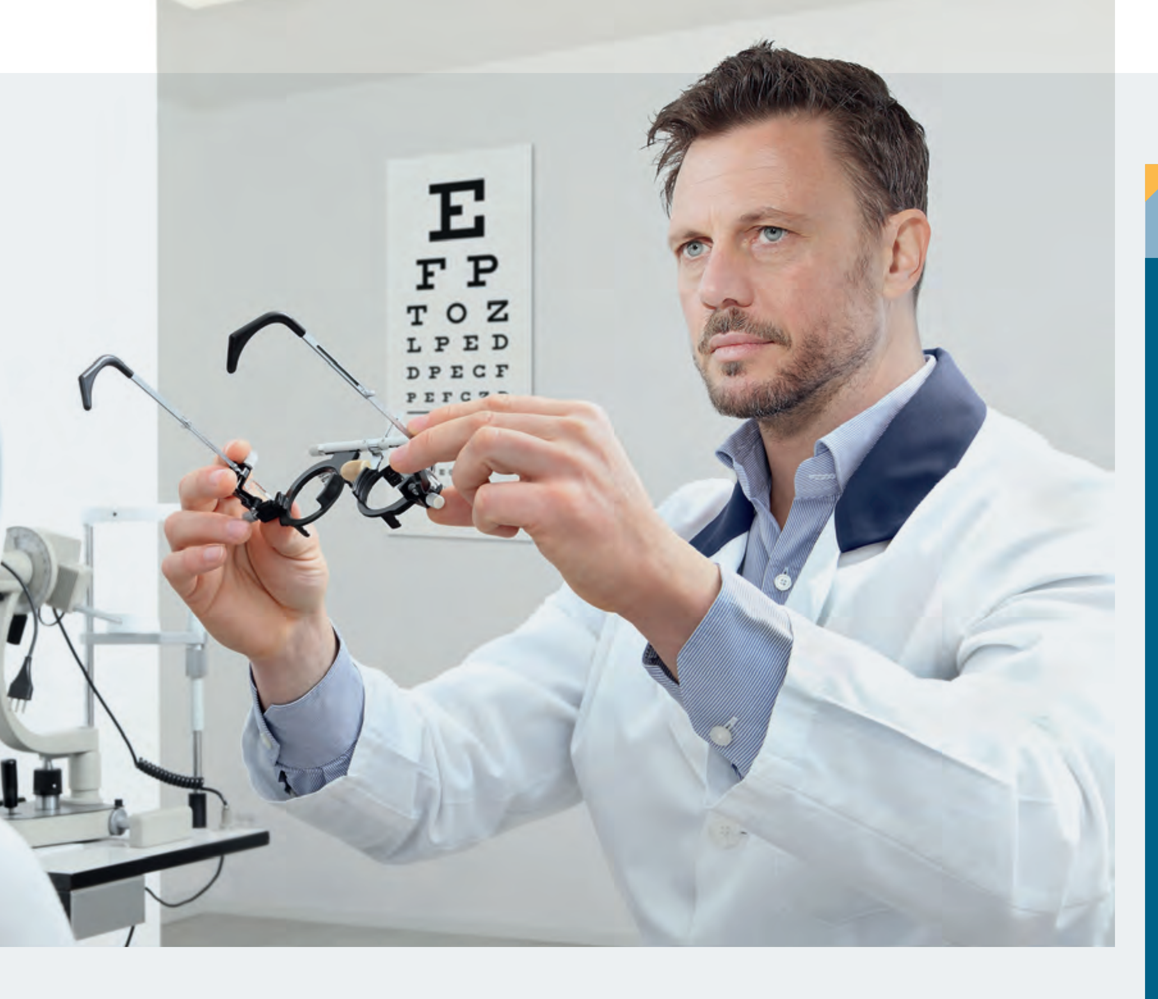


ENFERMEDADES PROGRESIVAS. Ni todas las enfermedades deterioran en la misma medida la capacidad de conducir, ni todos los conductores sufren el mismo deterioro. Así, el riesgo de accidente de quien sufre apnea del sueño es superior al de quien padece una patología cardiovascular. Y tampoco es el mismo para todos los pacientes con apnea: aquellos con afectación leve o los graves con su enfermedad bien controlada tienen un riesgo menor.

Algunas enfermedades afectan de forma permanente la capacidad de conducir y lo hacen de forma progresiva (el Parkinson, en su evolución, puede producir deterioro visual, lentitud de movimientos, distracción, rigidez, somnolencia…). En estas, el conductor debe ir adaptando sus hábitos de conducción a sus nuevas condiciones psicofísicas y dejar de conducir cuando el deterioro no se pueda compensar y conducir suponga un riesgo.

Cuando las enfermedades afectan de forma estable (por ejemplo, la pérdida de un miembro por un accidente), en general el déficit no varía y se puede compensar con prótesis y/o la adaptación del vehículo.

CRISIS AGUDAS. Existen patologías que producen un deterioro agudo que origina una pérdida de control del vehículo que no se puede prever (una crisis epiléptica, o una hipoglucemia grave durante la conducción en los pacientes diabéticos –que produce desde descoordinación hasta pérdida de conocimiento–). En estas, además del daño agudo, puede deteriorarse permanente alguna capacidad. Por ejemplo la retinopatía diabética (enfermedad que al principio puede no dar síntomas pero que al progresar da lugar a visión borrosa, aparición de 'moscas volantes', áreas claras u oscuras en el campo visual, mala



Consejos para el conductor

- Si padece alguna enfermedad, consulte a su profesional sanitario la influencia de ésta o del tratamiento en la capacidad de conducir.
- Hable sinceramente con su médico para fijar las condiciones de conducción más segura, sobre todo si usted o sus allegados se plantean dudas sobre su seguridad al volante.
- Si toma medicamentos, pregunte si tiene efectos no deseados en la conducción. Si en el envase figura un pictograma de un vehículo, lea el prospecto.
- Los cambios de medicación, de dosis y cuando añaden un nuevo medicamento al tratamiento pueden aumentar los efectos secundarios.



- En procesos agudos en los que sufra dolor, fiebre, etc., evite conducir.
- Incremente la distancia de seguridad; no sobrepase el límite de velocidad establecido y descanse tras períodos máximos de una hora de conducción; extreme la precaución en cruces, intersecciones, e incorporaciones a carriles rápidos y evite maniobras forzadas, adelantamientos arriesgados e innecesarios.
- Las limitaciones o adaptaciones prescritas en el CRC son preventivas, y su fin es compensar sus condiciones psicofísicas para una conducción segura.
- Si necesita correcciones, adaptaciones y/o restricciones para conducir, éstas figurarán en su permiso/licencia de conducción, mediante códigos de números y letras y los agentes de tráfico pueden comprobar cuando le soliciten su permiso de conducción.

visión nocturna, etc.) deteriora progresivamente la visión.

Valorar la discapacidad que una enfermedad produce en la conducción es más sencillo cuando esta es permanente, ya que médicos y psicólogos cuentan con criterios o puntos de corte (se precisa una agudeza visual de ≥ 0,5, pérdida auditiva IPC < a 45%…) que permiten identificar con mayor seguridad la presencia de un déficit y en qué medida se puede compensar o impide conducir. Cuando el deterioro se produce de forma aguda es más complejo, ya que en general no se puede medir y no se sabe cuándo se va a producir (pérdida de conciencia secundaria debida a una hipoglucemia, una crisis epiléptica o una patología cardiaca).

¿QUÉ DEBEN SABER? En todo caso, los conductores que padecen algún trastorno o enfermedad con influencia sobre la capacidad de conducir deben:

- Saber que tienen un mayor riesgo de accidente que aquellos sin patología
- Poder identificar los signos o síntomas que lo originan (pédida de fuerza, episodios de pérdida de conciencia, somnolencia durante el día o pérdida de memoria entre otros)
- Saber que en general el riesgo es menor cuando están en tratamiento y su enfermedad está controlada
- Conocer su enfermedad e identificar las posibles situaciones de riesgo para evitarlas, por ejemplo el inicio de los síntomas de alarma en caso de hipoglucemia (sudoración, temblor, hambre, ansiedad y palpitaciones).

EL RIESGO ES MENOR CUANDO LA ENFERMEDAD ESTÁ CONTROLADA

Es interesante conocer si la medicación prescrita puede alterar su capacidad de conducir debido a efectos secundarios (somnolencia, visión borrosa, mareo…). En los envases de los fármacos se incluye un pictograma que alerta cuando se da esta probabilidad.

REDUCIR EL RIESGO. Para concluir, los conductores con algún déficit tienen la posibilidad de compensar el riesgo mediante adaptaciones en el vehículo o restricciones o limitaciones en la conducción, que deben ser valoradas como una medida preventiva para evitar daños para él o para terceros y favorecer que pueda seguir conduciendo durante más tiempo.

Por ejemplo, evitar la conducción nocturna cuando se padece deslumbramiento; ampliar el campo visual o compensar la pérdida auditiva instalando espejos suplementarios o cámaras; o suplir la pérdida de fuerza en las extremidades inferiores adaptando el vehículo para que los mandos se accionen con las manos. Los profesionales de los Centros de Reconocimiento, responsables de la valoración psicofísica de sus capacidades, serán los que deben informar y explicar el beneficio que suponen las medidas preventivas que prescriben para prevenir la siniestralidad, colaborando en hacer la conducción más segura. ◆

Coordina: María Cruz GARCÍA EGIDO



UN AÑO DE LIMITACIÓN DE LA VELOCIDAD URBANA A **30** KM/H

Cómo explicar la nueva movilidad

La capacidad para cubrir la demanda social y la aceptación ciudadana son los criterios que planteamos el número pasado para medir la eficacia de la reforma de la Ley de Tráfico. Un año después de la entrada en vigor de la limitación a 30 km/h en las vías urbanas, **un 70% de la ciudadanía muestra su acuerdo con la medida**, aunque un 40% no cree que vaya a ser efectiva.

• María Cruz **GARCÍA EGIDO**

En el número de marzo informábamos de la actualización y modificación de varios preceptos de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial que modificaba el Permiso por Puntos, que cumplía 15 años.

Nos referíamos a la necesidad de una comunicación didáctica de la reforma a la ciudadanía y planteábamos dos criterios para medir su eficacia: la capacidad para cubrir la necesidad social (objetivos del cambio) y la aceptación social.

Cuando se cumple 1 año de la implantación del límite de 30 km/h en las calles de un único carril de circulación por sentido en las ciudades, analizamos la primera valoración inicial de su eficacia.

Recordemos que, más allá de la seguridad vial como objetivo fundamental, la medida se enmarca dentro del nuevo modelo de movilidad urbana, sostenible y saludable… en busca de ciudades más calmadas y amables, con menos ruido, contaminación y un entorno más favorable para la convivencia de peatones y vehículos.

Un año es un período corto para una evaluación exhaustiva. Nos centramos en el análisis de la seguridad vial, con las reservas imprescindibles de atribuir cifras asociadas a un único factor, legislativo en este caso, en la evaluación de un fenómeno multifactorial como el tráfico.

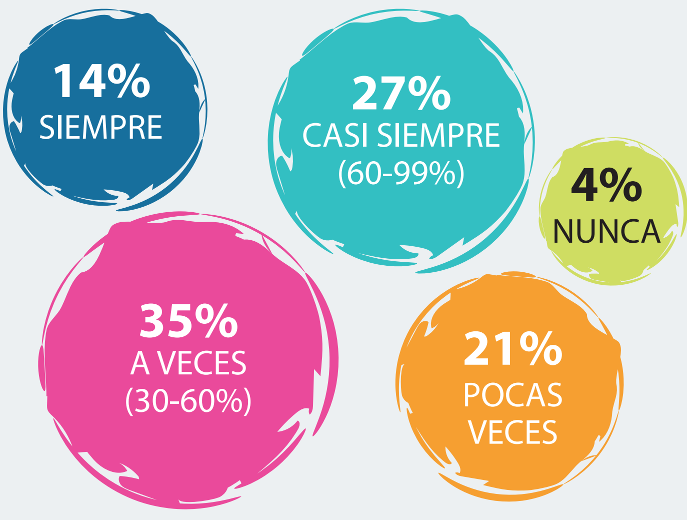
UN 58% DE LOS ESPAÑOLES NO CREE QUE EL LÍMITE 30 KM/H SEA EFECTIVO CONTRA LOS ACCIDENTES

ACEPTACIÓN SOCIAL. Con la nueva normativa de 30 km/h, entre mayo y diciembre de 2021, la siniestralidad vial en las ciudades descendió un 14% (38 fallecidos menos que en 2019).

Para la otra vertiente que planteamos como imprescindible para esta evaluación inicial, la aceptación social, de los objetivos y medidas que implanta la normativa, recurrimos al estudio presentado recientemente realizado por Ponle Freno y Fundación AXA, que se detalla en el reportaje central, con algunos datos que pueden aproximarnos a este aspecto.

70%, DE ACUERDO. En la encuesta, a la pregunta de si

¿Cuánto cumplen **los demás** el límite 30 km/h?



Fuente: Estudio Percepción Velocidad en Ciudad. Mayo 2022. Fundación AXA-Ponle Freno



está de acuerdo con los actuales límites de velocidad, el 71% de los encuestados afirma estar de acuerdo, y un 29% no. Sin embargo, los resultados a la pregunta sobre si cree en los efectos de la medida para bajar la siniestralidad, las diferencias se reducen significativamente, y aunque un 58% cree en los efectos de la medida, el 42% opina lo contrario.

Las conclusiones permiten, por un lado, ser optimistas con la reducción de siniestralidad, pero hay que seguir trabajando en otros aspectos; en una sociedad convencida de los efectos positivos de la medida y su valor crecerán los niveles de cumplimiento, y la consecución de los objetivos.

Queda trabajo por hacer, para modificar esos aspectos de credibilidad en la propia norma: información, educación, publicidad, divulgación de argumentos con planteamientos didácticos accesibles a la ciudadanía…

El objetivo último de esta medida es mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, y existen múltiples posibilidades de intervención en diferentes grupos y ámbitos. Centros educativos, familiar, medios de comunicación, universidades, asociaciones… y cualquier acción formal o informal más allá de lo técnico o legislativo, que propicie la conexión entre la actitud responsable y el beneficio social, el respeto y la convivencia pacífica, el cumplimiento de las normas sociales y la mejora de la calidad de vida, sin olvidarnos de reducir siniestros viales, contaminación, ruido, riesgos... ¿Por dónde empezar?

PRÁCTICA. Con los más pequeños, las actividades con juegos de reglas, tanto en los centros como en el ámbito familiar, adaptados a su edad obviamente, es una buena fórmula; aunque a veces pueda sorprendernos, uno de los grandes atractivos del deporte es conocer y aceptar el reglamento y disfrutar del 'juego' cumpliéndolo. Trasladar la regla a la norma social es un ejercicio didáctico sencillo, y existen recursos didácticos para aplicarlo al ámbito vial.

En cuanto a los jóvenes, conductores y no conductores, la necesidad del cuidado del planeta con la reducción de emisiones, incorporación de vehículos menos contaminantes, control de residuos… abre ángulos muy variados para canalizar hábitos más respetuosos con el medio.

En el resto de población general, reclamos de peso como el beneficio social, la protección de los vulnerables, la necesidad de calmar el tráfico y la convivencia pacífica parecen motivación suficiente para poner en marcha acciones que nos acerquen a la aceptación y cumplimiento. ◆

Yo cumplo; los demás, menos

En el estudio "Percepción Velocidad en Ciudad" (Ponle Freno y Fundación AXA) reaparece el clásico "Yo cumplo; los demás, no", una paradoja, mecanismo de defensa, forma 'elegante' de eludir responsabilidades… llámenle como quieran, pero que es un obstáculo que nos aleja de la realidad, y que manda la percepción objetiva del **90%** de la población (aproximadamente en este estudio) a espacios marginales. Este alto porcentaje considera que los demás cumplen en porcentajes próximos al **41-45%**, frente al porcentaje observado de cumplimiento, próximo al **65-70%**

Conclusión: a mayor implicación, mayor beneficio de todos para todos.

+info

Más información
Págs. 14-19

Las cartas para esta sección no deben exceder de 12 líneas, a máquina. Irán firmadas y constará nombre, domicilio, teléfono a ser posible, y DNI. "Tráfico y Seguridad Vial" se reserva el derecho a extractarlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores. Los envíos se realizarán a:

REVISTA "Tráfico y Seguridad Vial". c/ Josefa Valcárcel, 44. 28027 MADRID. Sección CARTAS. E-mail: **jmmenendez@dgt.es**



LA BICI, TAMBIÉN PARA LARGAS DISTANCIAS

Acabo de leer su artículo "La bici, multisolución" de la revista "Tráfico y Seguridad Vial".

Estoy totalmente de acuerdo con todo el contenido del artículo. Y lo digo con conocimiento de causa, ya que llevo varios años yendo en bicicleta de casa al trabajo. Hasta aquí, nada nuevo, pero le sorprenderá saber que hago casi 50 kilómetros en total entre ida y vuelta. Hace tres años compré una bicicleta eléctrica con pedaleo asistido y la he utilizado para cubrir este trayecto utilizando un carril bici que ya existía. Por suerte, dispongo de esta infraestructura centenaria (antiguamente pasaba un trenecillo que iba de Sant Feliu de Guixols a Olot, pasando por Girona).

Tengo un canal de youtube donde he colgado diferentes videos explicando mi experiencia. Incluso he hecho un estudio con datos aproximados del ahorro energético que he conseguido utilizando la bicicleta en lugar del coche, ventajas y inconvenientes del uso de la bici, etc

Está muy bien fomentar el uso de la bicicleta pero no sólo para trayectos urbanos. El futuro está en cubrir largas distancias interurbanas para conseguir descongestionar las carreteras, reducir el CO_2 y liberar zonas de aparcamiento en las grandes ciudades.

Jacint Mas. Girona



ACLARAR CONCEPTOS

Soy un lector habitual de artículos de la DGT. Me gustaría saber la diferencia entre víctimas, accidentes con víctimas y accidentes mortales. **Mario Jiménez Guerrero**

RESPUESTA: *Las definiciones están reguladas en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la Información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.*

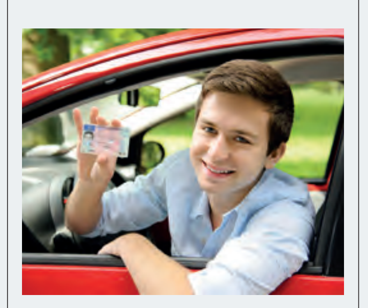
Accidente de tráfico con víctimas: *Aquel que verifica las siguientes condiciones: a) Producirse, o tener su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. b) Resultar a consecuencia de los mismos una o varias personas fallecidas o heridas. c) Estar implicado, al menos, un vehículo en movimiento. Accidente de tráfico mortal: accidente de tráfico con víctimas en el que, al menos, una de ellas resulte fallecida. Víctima: toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, resulte muerta o herida.*

Fallecido: *toda persona que, como consecuencia del accidente de un tráfico, fallece en el acto o dentro de los treinta días siguientes. Se excluirán los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.*

Herido: *toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, resulta herida hospitalizada o no hospitalizada, y no le sea aplicable la definición de fallecido.*

Herido hospitalizado: *toda persona herida que, como consecuencia de un accidente de tráfico, precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas, y no le sea aplicable la definición de fallecido.*

Herido no hospitalizado: *toda persona herida en un accidente de tráfico con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas, siempre que no le sean aplicables las definiciones de herido hospitalizado o fallecido.*



CAMBIO DE TITULAR

¿Se puede hacer cambio de titular de un vehículo sin que se trate de una compra-venta, simplemente cambio de propietario entre familia? ¿Y qué documentación y gestiones se han de hacer?–**Jordi Valls. Lliçà de Vall (Barcelona)**

RESPUESTA: *Es posible otra modalidad de transmisión inter-vivos diferente a la compraventa, que es la donación. Los requisitos de la misma son: documento o contrato de donación que incluya los datos del transmiten y adquirente, identificación del vehículo y fecha y firma de los intervinientes; abonar el impuesto de sucesiones y donaciones que corresponda en función de los tipos de cada Comunidad Autónoma; y tramitar la transmisión por donación en la Jefatura Provincial de Tráfico, de conformidad a lo dispuesto en el Reglamento General de Vehículos (anexo XIV. I.1).*



ROTONDA Y CARRIL EXTERIOR

1 Un vehículo "A" accede a una glorieta compuesta por dos carriles (carril interior + carril exterior) y dentro de la misma se encuentra circulando, por el carril interior, a un vehículo "B". ¿Es correcto que el vehículo "A" acceda a la glorieta por el carril exterior de la misma mientras, y de manera simultánea, el vehículo "B" circula por el carril interior? Es decir, que mientras esté libre el carril exterior de la glorieta, lo hacen correctamente todos los vehículos que pretendan acceder a la glorieta aunque estén circulando por el carril interior otros vehículos, mientras estos últimos no indiquen la intención de abandonar la glorieta? –**Miquel Martínez Roigé. Tortosa (Tarragona)**

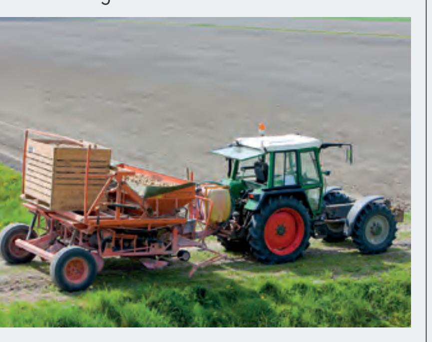
2 Si accedo a una rotonda que consta de dos carriles, y por el carril interior circula ya un vehículo sin manifestar su intención de cambiar de carril (en este caso al exterior), ¿Puedo yo acceder a dicha rotonda incorporándome al carril exterior, poniéndome en este caso en paralelo con el vehículo que ya circula por el carril interior?– **Joaquín Palma Sánchez. Tudela (Navarra)**

RESPUESTA: *En las glorietas, los que se hallen dentro de la vía circular tendrán preferencia de paso sobre los que pretendan acceder a aquéllas, por lo que estos últimos deberán de cederlo a quienes ya circulen por ella. Sin embargo, no estaríamos incumpliendo la obligación de ceder el paso si al acceder a una glorieta lo hacemos sin obstaculizar a otros vehículos que circulen por ella.*



B Y AGRÍCOLAS

En el Reglamento General de Conductores yo lo entiendo que todos los permisos de la clase B expedidos antes de 2010 habilitan a conducir cualquier vehículo agrícola y sus equipos, remolques... Pero ¿qué pasa con los permisos B posteriores a 2010? ¿Pueden seguir conduciendo vehículos agrícolas de más de 3.500 kg y MMA por ejemplo de 16.000 kg?–**Francisco Álvarez Álvarez**



RESPUESTA: *El Reglamento General de Conductores (art. 5), establece que los vehículos especiales agrícolas autopropulsados o sus conjuntos cuya masa o dimensiones máximas autorizadas no excedan de los límites establecidos en la reglamentación de vehículos para los vehículos ordinarios, se podrán conducir con el permiso de la clase B, o con la licencia de conducción a que se refiere el artículo 6.1.b).*

Para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados o sus conjuntos, que tengan una masa o dimensiones máximas autorizadas superiores a las indicadas antes o cuya velocidad máxima por construcción exceda de 45 km/h, se requerirá permiso de la clase B en todo caso.



LICENCIA PARA PATINETES

Cada vez más menores circulan en VMP, sobre todo patinetes eléctricos, por aceras, con dos personas, a alta velocidad, sin cumplir las normas... Al parecer, los padres, se los compran, no les enseñan las mínimas normas de circulación. Se podrían exigir que los menores que no tengan ninguna licencia de conducción obtengan una pequeña licencia online, como ocurre con los drones. Sería muy útil que hubiera que aprender al menos un pequeño temario con las normas básicas de circulación para evitar accidentes. Además conviene que los agentes encargados de vigilar el tráfico denuncien sin falta estos hechos porque empieza a ser un problema.–**Antonio Cerezo Sanmartín. (Murcia).**

QUERIDOS REYES MAGOS...

Yo también quisiera hacer un pedido a los Reyes Magos para aumentar la seguridad vial: pedirles que la DGT comience a aplicar la obligatoriedad de Circular por la derecha, que no se cumple en absoluto.–**Rafael Borrell Viñas. Badalona (Barcelona)**

TELÉFONOS DE INFORMACIÓN



Emergencias:	**112**
Información Tráfico:	**011**
Jefaturas de Tráfico:	**060**

PORTAL DE LA DGT www.dgt.es



Jefaturas Provinciales y Oficinas Locales de Tráfico
dgt.es/conoce-la-dgt/donde-estamos/

Mapa con la situación actual del tráfico e imágenes de las cámaras de la DGT por tramos de carretera:
infocar.dgt.es/etraffic/

TASAS DGT



Matriculación automóviles *(Permiso de circulación)*	**99,77** €
Matriculación ciclomotor *(Licencia Circulación)*	**27,85** €
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación *(Transferencia)*	**55,70** €
Examen conducción *(Permisos)*	**94,05** €
Examen conducción *(Licencias)*	**44,58** €
Renovación Permisos y Licencias *	**24,58** €
Duplicado permisos y licencias conducción y circulación	**20,81** €
Obtención de permisos por pérdida de puntos	**28,87** €

*Descuentos de hasta el 80% en función del periodo de revisión.

Nuevo asistente de tasas: dgt1.typeform.com/to/MA4B2sOy?typeform-source=sede.dgt.gob.es

Última Matrícula (07/06/2022)



Todos los trámites y cómo realizarlos

Esta es la lista completa de todos los trámites que tanto particulares como empresas pueden realizar en la DGT y todos los canales disponibles para realizarlos. Recuerde que empresas y colectivos, y sus representantes, tienen obligación de relacionarse electrónicamente con la Admnistración y deberán realizar sus trámites con la DGT de forma telemática, a través de la Sede Electronica DGT (**sede.dgt.gob.es/es/**).

PERMISOS DE CONDUCIR						
Informe de datos de conductor (*)	●				●	
Consulta de puntos	●		●		●	
Certificado de puntos		●			●	
Cursos de recuperación de puntos	●				●	
Renovación del permiso de conducir próximo a caducar		●			●	● M
Duplicado de permisos y licencias por deterioro, pérdida, robo o cambio de datos (*)	●			●	●	
Permiso internacional		●			●	
Permisos para mercancías peligrosas ADR					●	
Canjes de permisos extranjeros					●	
Canjes de permisos expedidos por FFCCSE					●	
Canjes de permisos de diplomáticos acreditados en España	●					
Estado de la tramitación del permiso de conducir	●			●	●	
Cambio de dirección para notificaciones (*)	●		●	●	●	● A
Solicitud examen teórico por libre		●			●	
Test de exámenes	●					
Traslado de expediente de examen a otra autoescuela		●			●	
Anulación de citación a examen		●			●	
Consulta de notas de examen	●		●		●	

VEHÍCULOS						
Transferencia o cambio de titularidad		●			●	
Notificación de venta		●			●	
Altas, bajas y rehabilitaciones		●			●	
Baja definitiva						● D
Duplicado del Permiso de Circulación por pérdida, robo o deterioro (*)	●		●	●	●	
Renovación del Permiso de Circulación por cambio de datos		●			●	
Duplicado de la Ficha Técnica Electrónica - eITV (*)	●		●	●	●	● I
Informe de un vehículo (*)	●		●	●	●	
Consulta del distintivo ambiental	●		●	●	●	
Cambio de domicilio fiscal		●		●	●	● A
Comunicación del conductor habitual (*)	●		●		●	
Matriculación de vehículos nuevos y provenientes del extranjero		●			●	
Matriculación de vehículos como históricos		●			●	
Solicitud de matrícula de nuevo formato (Rematriculación)		●			●	
Matriculación temporal (Placas verdes)		●			●	

LOS CANALES PARA LOS TRÁMITES



On line
Trámites sin slir de casa. Algunos (*) requieren certificado electrónico o Cl@ve.



Registro electrónico
Solicitud por registro electrónico. Finalización sin acudir presencialmente (salvo en algunos casos).



App miDGT
Disponible para Iphone y Android.



Teléfono
Llamando al 060 (atención al ciudadano.



Presencial
Solo para ciudadanos y sus represented con cita previa.



Colaboradores
CRC´s-Centros de Reconocimiento Médico (M) /CATs-Desguaces (D) / Ayuntamientos con convenio (A) / ITV (I)

MULTAS Y SANCIONES	On line	Registro electrónico	App miDGT	Teléfono	Presencial	Colaboradores
Pago de multas	●		●	●	●	
Solicitud de devolución de multas (*)		●			●	
Presentación de alegaciones y recursos (*)	●				●	
Identificación del conductor que conducía tu vehículo	●		●		●	
Consulta de multas pendientes (TEU)	●				●	

OTROS TRÁMITES	On line	Registro electrónico	App miDGT	Teléfono	Presencial	Colaboradores
Compra y actualización de tasas (*)	●		●		●	
Solicitud de devolución de tasas		●			●	
Cita previa	●		●	●		
Notificación electrónica: Dirección Electrónica Vial (DEV) (*)	●					
Presentación de escritos y comunicaciones		●			●	
Representación para trámites: Registro de Apoderamientos (REA) (*)	●			●	●	
Verificación de equipos, firmas y certificados	●					
Verificación de documentos	●					
Presentación de quejas y sugerencias (*)	●				●	

TRÁMITES. LA DGT RESPONDE

Fallecimiento del titular del vehículo, ¿qué hacer?

Actualmente hay **más de un millón de vehículos a nombre de personas que han fallecido**, una situación que genera distintos problemas de incoherencia entre los datos de titularidad y la realidad del uso del vehículo, especialmente cuando el conductor del vehículo comete infracciones o se ve implicado en un accidente de tráfico.

Por este motivo, mientras el vehículo no se adjudica a sus herederos, la persona que lo tiene a su cargo **deberá notificar el fallecimiento del titular** a su Jefatura de Tráfico más próxima antes de los 90 días siguientes a la defunción,

Así, esta persona **figurará como custodia provisional en el Registro de Vehículos** y estará sujeta a todas las obligaciones que corresponden al titular de un vehículo hasta que se resuleva la adjucación hereditaria del vehículo.

Para **solicitar la custodia provisional** de un vehículo es necesario presentar la siguiente documentación:

- **Solicitud en impresio general,** indicando el campo 'Otros', firmada por la persona que circule con el vehículo e indicando sus datos, la matrícula del vehículo y la fecha de fallecimiento del titular.
- **Abono de la ctasa correspondiente** (4.1).
- **Declaración del interesado** en la que manifieste ser responsable de las obligaciones y responsabilidades que conllevan el cambio de titularidad en el Registro General de Vehículos.
- **Acreditación del nuevo domicilio fiscal del vehículo.**

Y recuerde

- Para realizar cualquier trámite presencial en las Jefaturas de Tráfico es necesario solicitar cita previa online o por teléfono (060).

Otros trámites en números anteriores o en: **revista.dgt.es**

- BAJA DEFINITIVA Nº 261
- NOTIFICACIÓN DE MULTAS Nº 260
- SISTEMA CL@VE Nº 259
- REGISTRO DE APODERAMIENTO Nº 258


30
KM/H
A 30 hay
más vida
AUTOBUS 178
BUS
TAXI
PAPEL
AMBULANCIA
112
Centro de Salud
CARSHARING
30
DGT